

PIÈCE N°

4 b



communauté de
communes de la
Baie du Cotentin

PLU.i

ANNEXES DOCUMENTAIRES 3/3

PLUI DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DE LA BAIE DU COTENTIN

BAIE DU COTENTIN
2, LE HAUT-DICK
50500 CARENTAN LES MARAIS

02 33 71 90 90
contact@ccbdc.fr

APPROBATION

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ À LA
DÉLIBÉRATION DU CONSEIL
COMMUNAUTAIRE
EN DATE DU 18 DÉCEMBRE 2024

LE PRÉSIDENT
JEAN-CLAUDE COLOMBEL



ANNEXES DOCUMENTAIRES

MOBILITÉ

Schéma directeur cyclable

- Schéma directeur cyclable de la communauté de communes de la Baie du Cotentin – Phase 3 : Plan d'action

Bureau d'études : BL ÉVOLUTION

- Schéma directeur cyclable de la commune de Carentan-les-Marais
- Bureau d'études : VIAMAP

Routes classées à grande circulation

Textes de référence :

Décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation

Décret n°2010-578 du 31 mai 2010 fixant la R572 et la RN13.

Règlement de Voirie Départementale

Service responsable : Conseil Départemental de *la Manche*

Bruit

Prescriptions d'isolement phonique : Copie de l'arrêté préfectoral du 26 octobre 2012 instituant le classement de la N13, N174 et D971 + carte.

Textes de référence :

Décret 95-21 du 9 janvier 1995 (NOR/ ENVP9420064D) ;

Arrêté du 30 mai 1996 (NOR: ENVP9650195A).

Service responsable : Préfecture de *la Manche*

Pour consulter les documents:

<https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=ee0f3e27-7b8e-4e85-bec6-dbb9d95af234>

<https://www.manche.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Classement-sonore>

URBANISME

Analyse du potentiel de consommation de l'espace du PLUi

Bureau d'études : AGENCE SCHNEIDER

Tableau du potentiel d'urbanisation

Bureau d'études : AGENCE SCHNEIDER

Analyse de la consommation d'espaces récente

Bureau d'études : SAFER de Normandie

COMMERCE

Étude d'aménagement commercial de la communauté de communes de la Baie du Cotentin – Diagnostic & Potentiels

Bureau d'études : PIVADIS

SÉCURITÉ

Incendie

Règlement départemental de défense extérieure contre l'incendie

dont copie de l'arrêté préfectoral du 22 février 2017

Service responsable : SDIS de la Manche

Pour consulter les documents: <https://www.sdis50.fr>

Ordures ménagères

Règlement de collecte des ordures ménagères – Baie du cotentin – 21 novembre 2018

Service responsable : Baie du Cotentin

Pour consulter les documents: <https://www.ccbdc.fr/ordures-menageres-tri-dechets/>

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA BAIE DU COTENTIN

Phase 3 : Plan d'action

Septembre 2023



Photos : BL Evolution

Contact Client

Adélaïde LEFEVRE

Olivia RICHARD

Contact BL évolution

Maxime GADREAU

Soutenu par



BL
évolution

SOMMAIRE

<u>Introduction</u>	Page 3
<u>Axe 1 : Aménager un réseau cyclable à l'échelle intercommunale</u>	Page 7
<u>Axe 2 : Développer les services de l'écosystème vélo</u>	Page 28
<u>Axe 3 : Rendre le vélo plus attractif pour les habitants et vacanciers</u>	Page 36
<u>Axe 4 : Garantir la gouvernance et le suivi du SDC</u>	Page 42
<u>Annexes</u>	Page 53
<u>Fiches itinéraires</u>	Page 54
<u>Fiches itinéraires du plan vélo de Carentan les Marais</u>	Page 85
<u>Guide des aménagements cyclables</u>	Page 88

Les étapes clés du schéma directeur cyclable

Février – Avril 2023

Diagnostic

- 2 jours de visites de terrain à vélo
- 1 comité technique
- 1 comité de pilotage de partage et validation du diagnostic et des premières pistes de scénarios

Mai – Juillet 2023

Stratégie :
Scénarisation

- 1 Séminaire stratégique avec élus et techniciens
- 1 Club vélo avec les habitants
- 1 COTECH de travail sur les scénarios
- 1 COPIL de validation de la stratégie d'aménagement

Septembre – Octobre 2023

Plan d'actions :
Programmation

- 1 COTECH de travail sur la programmation
- 1 COPIL de validation finale
- 1 Formation aux aménagements cyclables



Les démarches en cours pour un contexte favorable au développement des modes actifs



Etude secteur gare (CCBDC - Carentan-les-Marais)
Schéma Directeur Cyclable validé en juillet 2023 (Carentan-les-Marais)
Plan de paysage (Picauville)
Projet Saint-Méen (Sainte-Mère-Eglise)
Programmes « Petite Ville de Demain » à Carentan-les-Marais, Picauville et Sainte-Mère-Eglise



Elaboration d'un schéma directeur cyclable pour la Communauté de Communes de la Baie du Cotentin

Diagnostic Mobilités de la CCBDC
PLUi de la CCBDC
PCAET de la CCBDC (en cours d'élaboration)



Plan vélo Départemental de la Manche actualisé en 2021



Plan national vélo adopté en mai 2023 financé (250 M€/an), appel à projets ADEME AVELO3



Sommaire du plan d'action

4 axes stratégiques

Le plan d'action du Schéma directeur cyclable de la Communauté de Communes de la Baie du Cotentin est décliné selon **4 axes** :



Axe 1 : Aménager un réseau cyclable à l'échelle intercommunale. Développer les itinéraires cyclables reliant les communes pour favoriser les déplacements du quotidien et améliorer les continuités cyclables. Apaiser les centre-bourgs pour garantir la sécurité des cyclistes en agglomération.



Axe 2 : Développer les services de l'écosystème vélo. Développer des services pour une offre vélo globale qui va au-delà de la simple piste cyclable, et permet d'élargir et de diversifier les usages, notamment le stationnement vélo.



Axe 3 : Rendre le vélo plus attractif pour les habitants. Promouvoir le vélo comme outil de mobilité du quotidien via une communication régulière et l'organisation d'événements.



Axe 4 : Garantir la gouvernance et le suivi du SDC. Définir les rôles de chaque acteur dans la mise en œuvre du SDC. Définir des indicateurs de suivi de la politique cyclable.

Structuration des fiches actions

Titre de l'action



Contexte et objectifs de l'action

Description succincte des enjeux liés à cette action et de son contexte.



Description des mesures

Description des actions découlant de l'action avec présentation des objectifs relatifs à chaque action.



Acteurs concernés

Description des acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action, des partenaires clés pour la réalisation de l'action et des bénéficiaires.



Budget indicatif

	2026	2029	2032
Indication sur les moyens financiers (budget), moyens humains et sur le calendrier de mise en œuvre.			



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Objectifs chiffrés des mesures contenues dans cette action en termes de résultats attendus en 2026 et 2029 et 2032			



Axe 1 : Aménager un réseau cyclable à l'échelle intercommunale

Action n°1 : Créer des liaisons cyclables interbourgs

Action n°2 : Apaiser la circulation dans les centre-bourgs

Action n°3 : Dédier une partie du réseau viaire existant aux modes actifs et engins agricoles

Action n°4 : Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries

Action n°5 : Entretenir les aménagements cyclables

Action n°6 : Aménager un itinéraire cyclable sur le bord de mer



Axe 1 : Aménager un réseau cyclable à l'échelle intercommunale

Fiche action	Mesures	Indicateurs
1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs	Aménager les itinéraires cyclables, les intersections et les franchissements entre les bourgs.	Linéaire d'aménagement réalisé (km) Nombre d'intersections et de franchissements aménagés
1.2 Apaiser la circulation dans les centres-bourgs	Réaliser des plans de circulation dans les communes importantes du territoire. Généraliser le passage à 30 km/h en agglomération.	Plans de circulation réalisés Centre-bourgs passés à 30 km/h
1.3 Dédier une partie du réseau viaire existant aux modes actifs et engins agricoles	Réaffecter certaines voies de circulation aux modes actifs ainsi qu'à la desserte pour les riverains et agriculteurs.	Nombre d'expérimentations engagées Nombre de dispositifs pérennisés
1.4 Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries	Pour toutes les réfections de voirie prévues, étudier l'opportunité de réaliser un aménagement cyclable.	Nombre d'itinéraires classés en « opportunités » réalisés Part d'aménagements cyclables intégrés dans la refonte des voiries
1.5 Entretenir les aménagements cyclables	Entretenir régulièrement les aménagements, mettre en place un outil de suivi.	Budget dédié à l'entretien Nombre de signalements pour mauvais entretien
1.6 Aménager un itinéraire cyclable sur le bord de mer	Réaliser une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclable le long de la D421.	Réalisation de l'étude de faisabilité

Budget sur 10 ans : 13,7 M€

Moyens humains : 1 ETP



Action n°1 : Créer des liaisons cyclables interbourgs



Contexte et objectifs de l'action

Le frein principal à l'usage du vélo sur la Communauté de Communes de la Baie du Cotentin est le manque d'infrastructures sécurisées. Les déplacements vers les principales communes du territoire sont nombreux, et une part non négligeable se font sur de courtes distances. En particulier, les déplacements vers **les pôles d'activités, de services et d'équipements** (établissements scolaires, loisirs, gare,...), sont particulièrement importants et justifient la mise en œuvre d'aménagements de qualité.

De plus, il y a un fort **potentiel de rabattement** vers les gares, les aires de covoiturage, le transport à la demande afin de favoriser l'intermodalité et de rendre accessible les polarités extérieures à la communauté de communes (Caen, Cherbourg, Saint-Lô...).

Certains axes accueillent un important trafic automobile, il est donc essentiel de **proposer des aménagements séparés de la chaussée et sécurisés** pour permettre un report modal important vers le vélo.

Les discontinuités identifiées (intersections, franchissement d'un cours d'eau) sont des points d'attentions majeurs à aménager dans le même temps que les aménagements sur les sections linéaires.



Description des mesures

- ✓ Aménager les liaisons cyclables identifiées dans le plan d'actions;
- ✓ Aménager les intersections et franchissements identifiées dans le plan d'actions.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC, Communes, Département

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Département de la Manche, Communes concernées par les aménagements



Budget indicatif

	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Financier	1,72 M€	5,79 M€	4,10 M€
Humain	0,6 ETP	0,6 ETP	0,6 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Linéaire d'aménagements réalisés	140 km	160 km	181 km
Nombre d'intersections et de franchissements aménagés	14	17	18

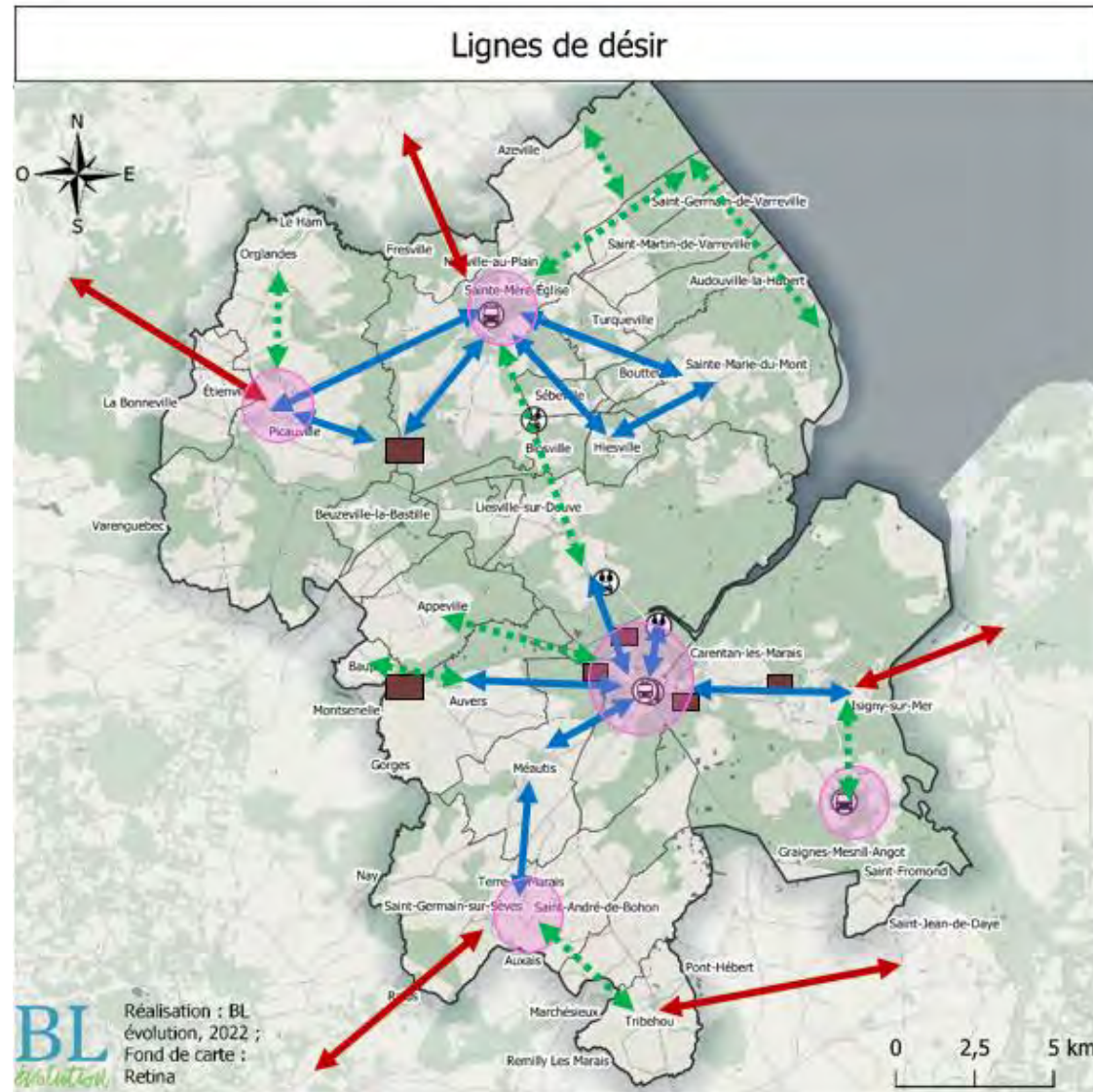


Action n°1 : Créer des liaisons cyclables interbourgs

Identification des besoins en liaisons cyclables

Lors de la phase de diagnostic, une **première carte des lignes de désirs** a été établie pour préfigurer les liaisons qui seraient étudiées dans la phase de scénarios.

Afin de favoriser les déplacements utilitaires, les itinéraires cyclables reprennent les lignes de désirs reliant les principales polarités : centralités importantes, zones d'emplois, intermodalité.





Action n°1 : Créer des liaisons cyclables interbourgs

Les différents types d'aménagements cyclables

Afin de créer des itinéraires cyclables, plusieurs typologies d'aménagements sont envisageables :

- **Pistes cyclables** sécurisées, séparées de la voirie (par une bordure) ou via un réseau différent (voie verte), le coût de l'aménagement varie grandement selon le contexte.
- **Aménagement mixte** sur voie circulée par des véhicules motorisés en ajoutant un marquage au sol et en modifiant la vitesse autorisée et le régime de priorité. Cette catégorie d'aménagement inclut notamment la chaussée à voie centrale banalisée ou « chaucidou », ainsi que des aménagements permettant un aménagement mixte grâce à un apaisement du trafic automobile.
- **Jalonnement** de routes peu circulées via un abaissement de la vitesse de circulation (70 ou 50 km/h selon la visibilité) et l'installation d'un balisage directionnel (jalonnement vertical) voire un jalonnement horizontal (signallement des traversées, rappels de la circulation de vélo sur cet axe...).
- **Voie verte chemin existant** via une reprise adaptée du profil et du revêtement du chemin. A arbitrer selon l'intérêt de la liaison (touristique et/ou utilitaire), ainsi que les différents usages du chemin.

Le choix des types d'aménagements est décidé selon le contexte (nombre de véhicules motorisés, vitesses pratiquées) selon les **recommandations du Cerema**.

Aménagement mixte : 10 000 €/kml



Voie verte sur chemin existant: 100 000 €/kml



Piste cyclable :
300 000 €/kml
en milieu peu dense
800 000 €/kml
en milieu urbain



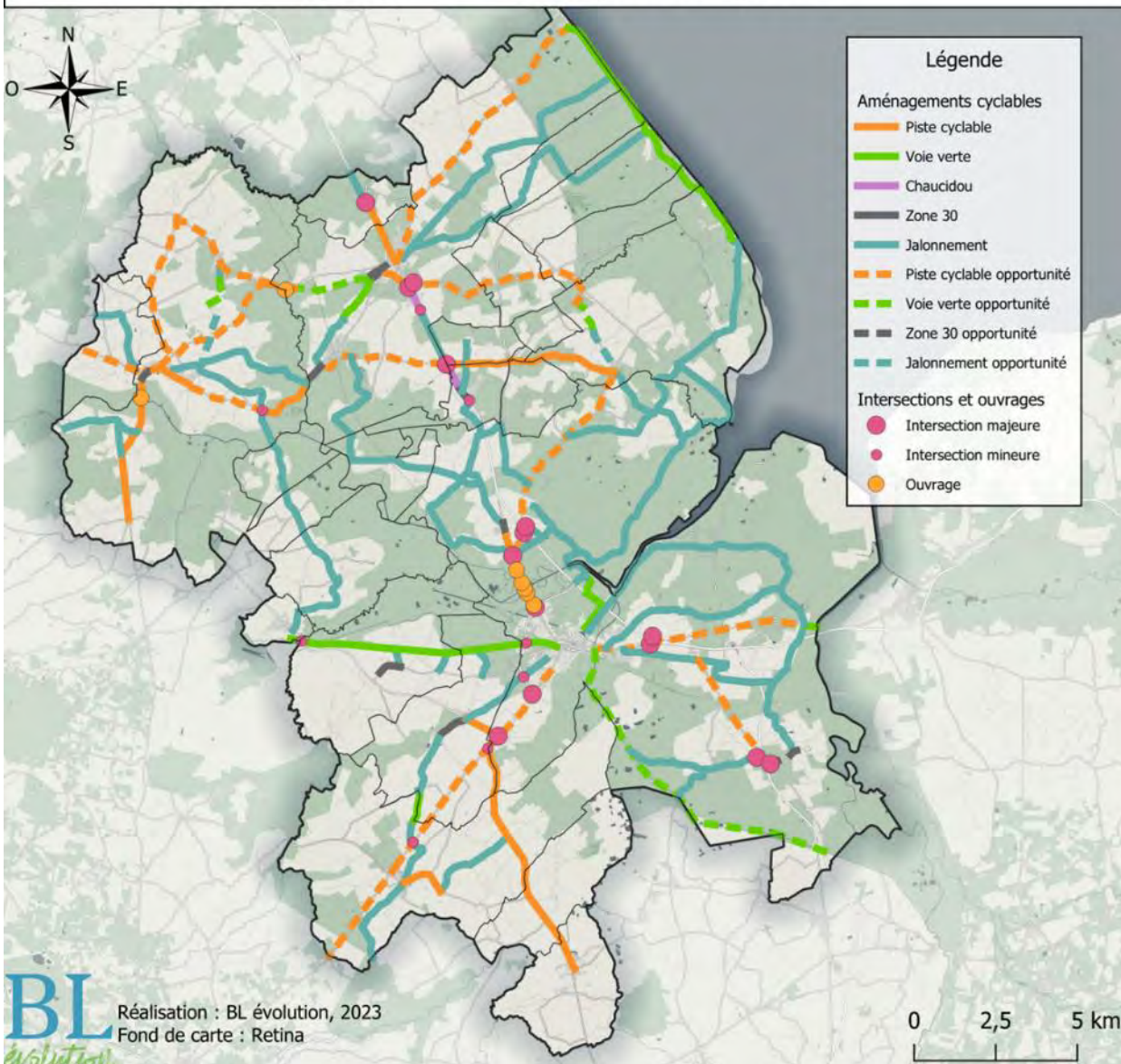
Jalonnement : 3 000 €/kml





Action n°1 : Créer des liaisons cyclables interbourgs

Typologie des aménagements cyclables



L'élaboration des itinéraires en concertation avec les élus

L'élaboration de la carte des itinéraires cyclables s'est faite en concertation avec les élus et les habitants du territoire lors de la phase de scénarios. **Le séminaire des élus** s'est déroulé jeudi 4 mai 2023. Une première version des itinéraires leur a été présentée puis ajustée à leur besoin selon leur connaissance du territoire. Les élus se trouvant dans l'impossibilité d'assister au séminaire ont pu prendre connaissance des cartes par la suite puis faire des retours qui ont été intégrés aux scénarios d'aménagements.

Un **club vélo** s'est tenu le jeudi 11 mai pour présenter les itinéraires aux habitants du territoire. Ceux-ci ont souligné l'importance d'avoir des liaisons directes pour la pratique du vélo utilitaire.

Les **trois scénarios** présentés lors du comité de pilotage le mardi 4 juillet exploraient différentes possibilités d'aménagements pour arbitrer de manière éclairée entre le coût des infrastructures et la qualité de service (confort, temps de trajet).

Le scénario 3 (intermédiaire) a été envisagé pour la suite du plan vélo car il propose des itinéraires adaptés à la pratique du vélo utilitaire pour des coûts maîtrisés.

Un certain nombre d'itinéraires (en pointillés sur la carte) sont envisagés en « **opportunités** ». Cela signifie qu'ils ne seront pas intégrés à la programmation d'investissement. Ils pourront être réalisés dans le cas d'une réfection de la voirie.

En plus des aménagements linéaires, un ensemble **d'intersections et d'ouvrages** sont identifiés pour garantir la continuité des aménagements sur ces points difficiles.

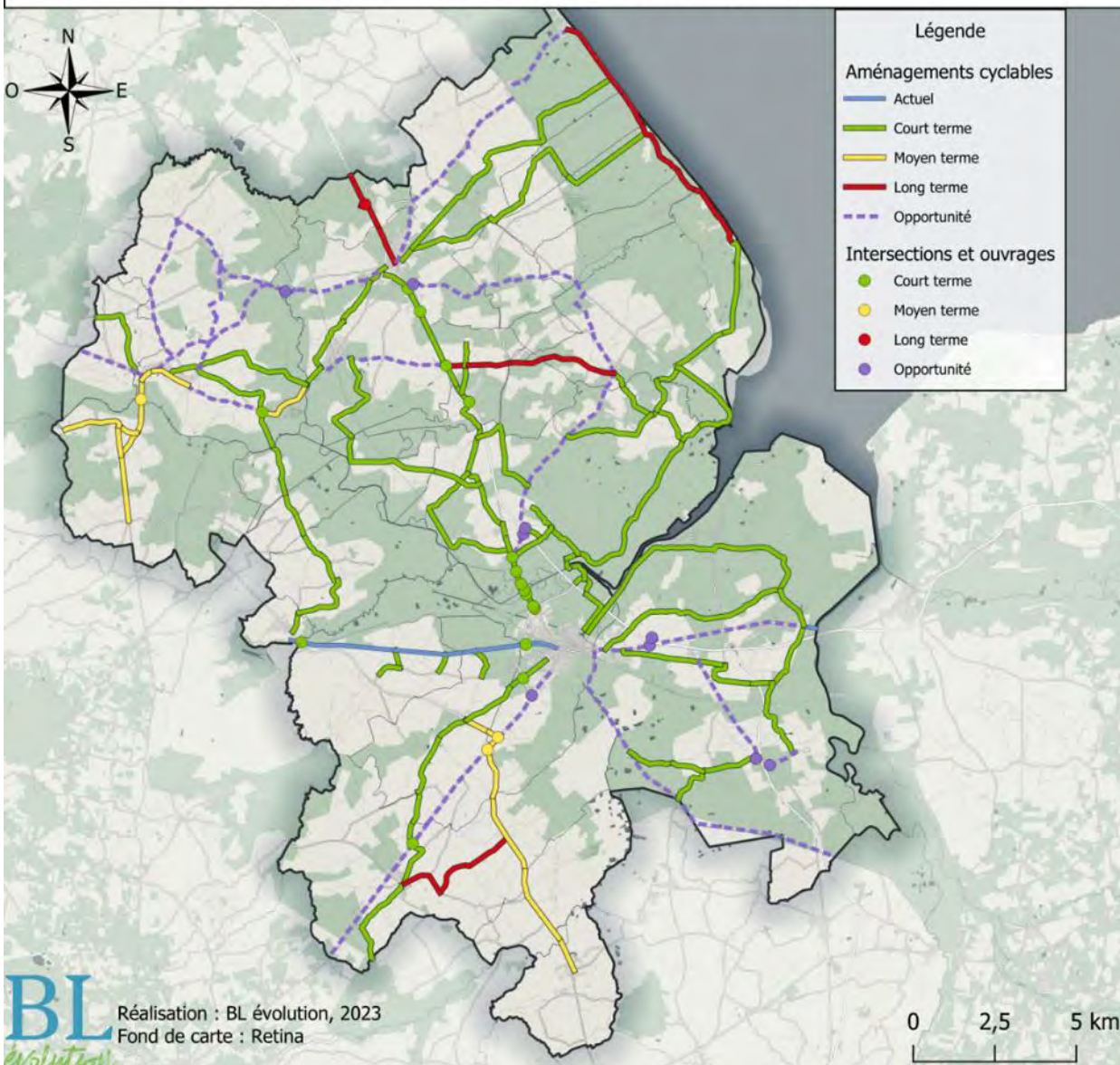
Soutenu par





Action n°1 : Créer des liaisons cyclables interbourgs

Phasage des aménagements cyclables



Un phasage des aménagements pour maximiser l'impact sur les pratiques et maîtriser les investissements

La logique de répartition des itinéraires cyclables est double : d'un part il s'agit de répondre à la demande de déplacements et d'autre part prendre en compte les contraintes temporelles et financières.

Afin de répondre à ces enjeux la programmation d'aménagement comprend trois phases :

- **A court terme (CT)**, les aménagements rapides à mettre en place et peu chers (jalonnement) ainsi que certains aménagements lourds sur les itinéraires à fort impact :
 - Entre Carentan-les-Marais et Saint-Côme-du-Mont (itinéraire 03);
 - Entre Terre-et-Marais et Carentan-les-Marais (itinéraires 05 et 06);
 - Entre Sainte-Mère-Eglise et Chef-du-Pont (itinéraire 10).
- **A moyen terme et à long terme (MT et LT)**, Les aménagements lourds pouvant parfois nécessiter des acquisitions foncières.
- **En opportunités (OP)**, les aménagements qui pourront être réalisés dans le cas d'une réfection de voirie.

Soutenu par





Action n°1 : Créer des liaisons cyclables interbourgs

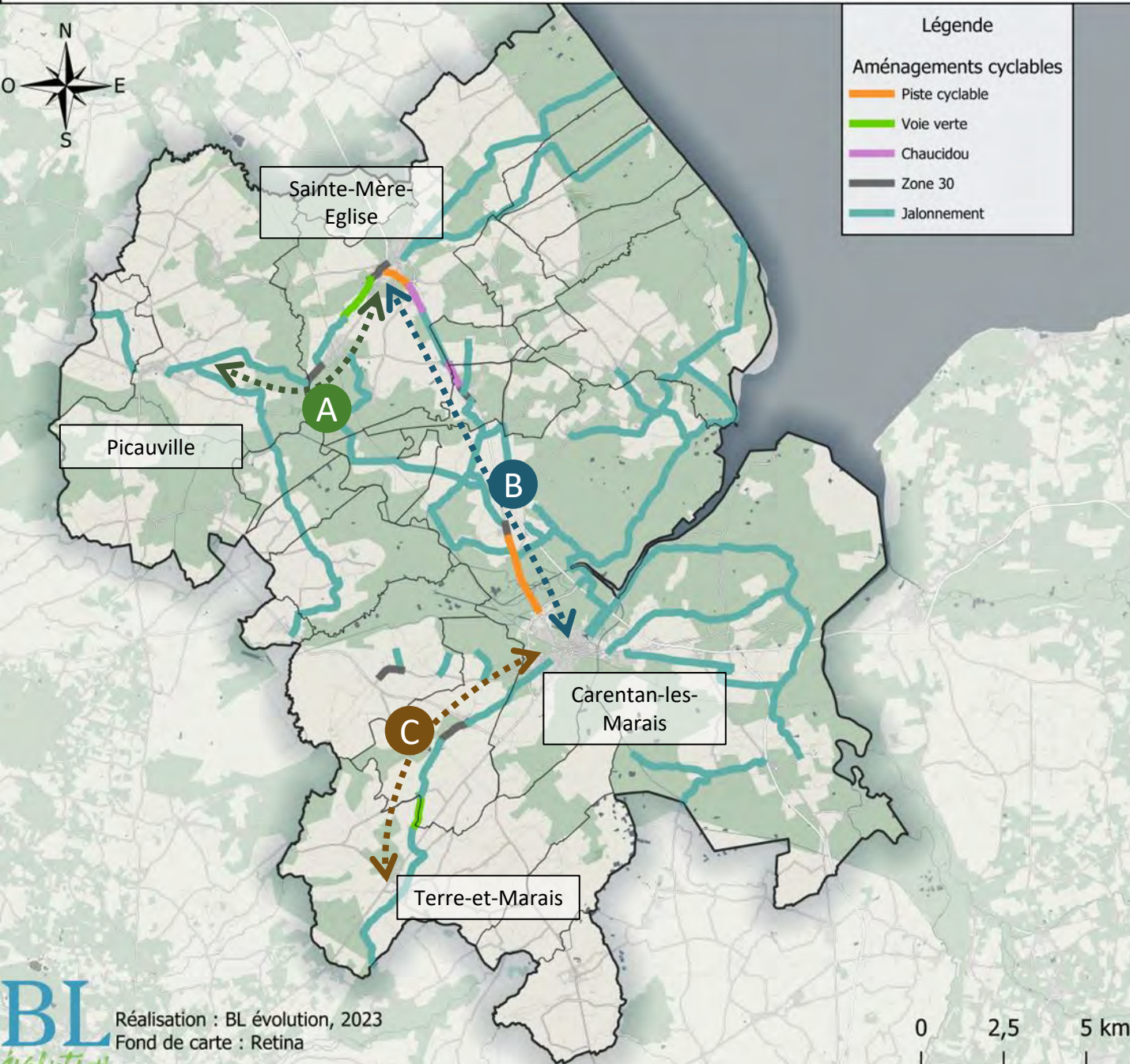
Un phasage des aménagements pour maximiser l'impact sur les pratiques et maîtrisant les investissements

Phase	Court Terme	Moyen Terme	Long Terme	Opportunité
Coûts estimés des aménagements et études*	1,52 M€	5,68 M€	4,00 M€	23,38 M€
Coûts estimés des intersections et ouvrages*	200 k€	410 k€	100 k€	830 k€
Coûts estimés totaux*	1,72 M€	5,79 M€	4,10 M€	24,21 M€
Budget / an / habitant (sur 3 ans)	25 €	84 €	59 €	-

Subventions non incluses : entre 50% et 70%

*Hors budget des aménagements prévus dans le plan vélo de Carentan-les-Marais

Aménagements cyclables phase court terme



Légende

Aménagements cyclables

- Piste cyclable
- Voie verte
- Chaucidou
- Zone 30
- Jalonnement

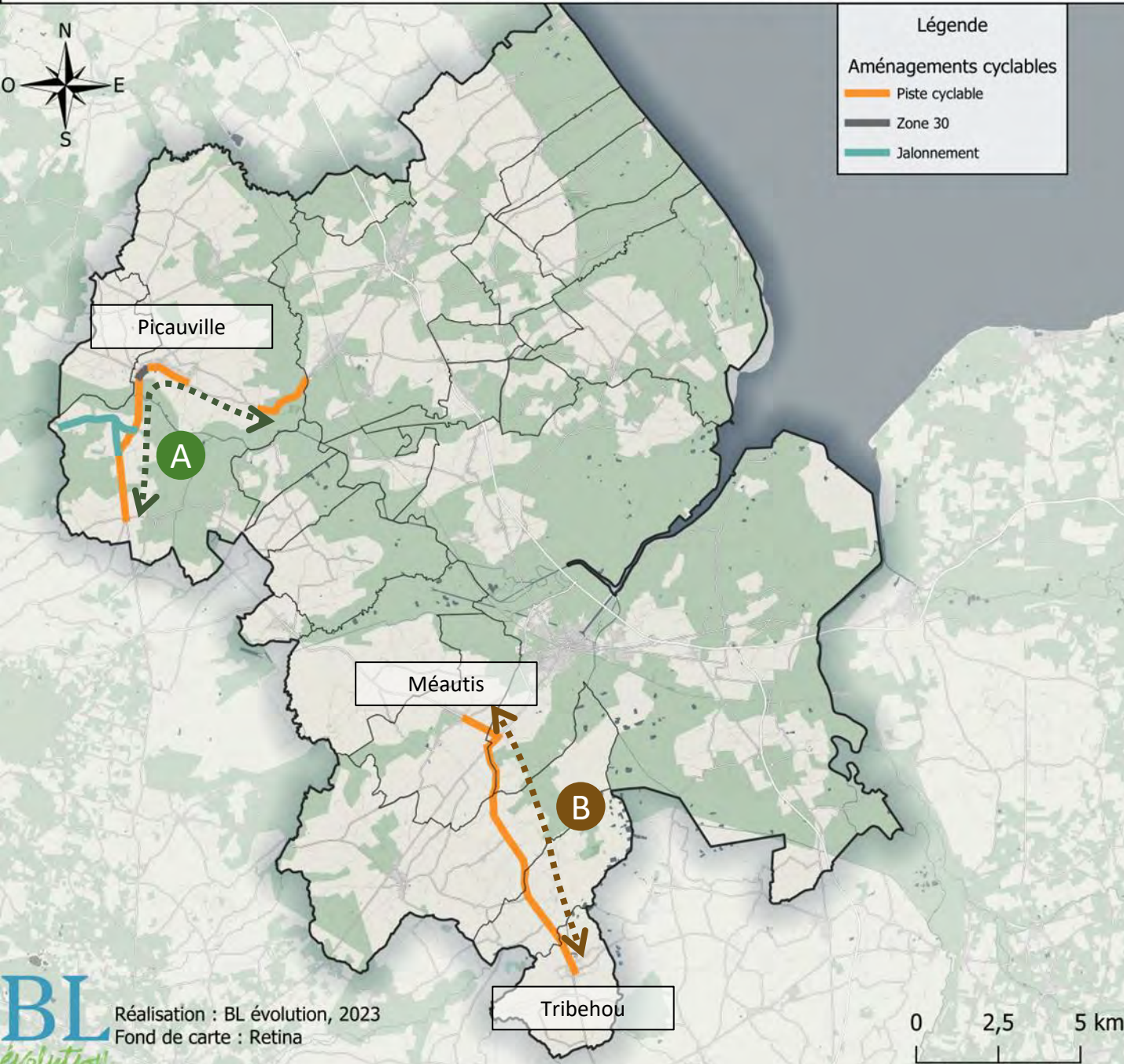
Type d'aménagement	Linéaire	Coût travaux + études
Piste cyclable	880 m	300 k€
Chaucidou	1,4 km	16 k€
Voie verte	2,5 km	277 k€
Jalonnement	131 km	446 k€
Zone 30	4,2 km	478 k€
Intersections	-	200 k€
Total	140 km	1,5 M€

**Subventions non incluses :
entre 50% et 70%**

Axes principaux :

- A** Sainte-Mère-Eglise – Picauville
- B** Carentan-les-Marais – Blosville – Sainte-Mère-Eglise
- C** Carentan-les-Marais – Méautis – Terre-et-Marais

Aménagements cyclables phase moyen terme



Type d'aménagement	Linéaire	Coût travaux + études
Piste cyclable	16,6 km	4,98 M€
Chaucidou	-	-
Voie verte	-	-
Jalonnement	3,3 km	11 k€
Zone 30	0,3 km	39 k€
Intersections	-	410 k€
Total	20,3 km	5,7 M€

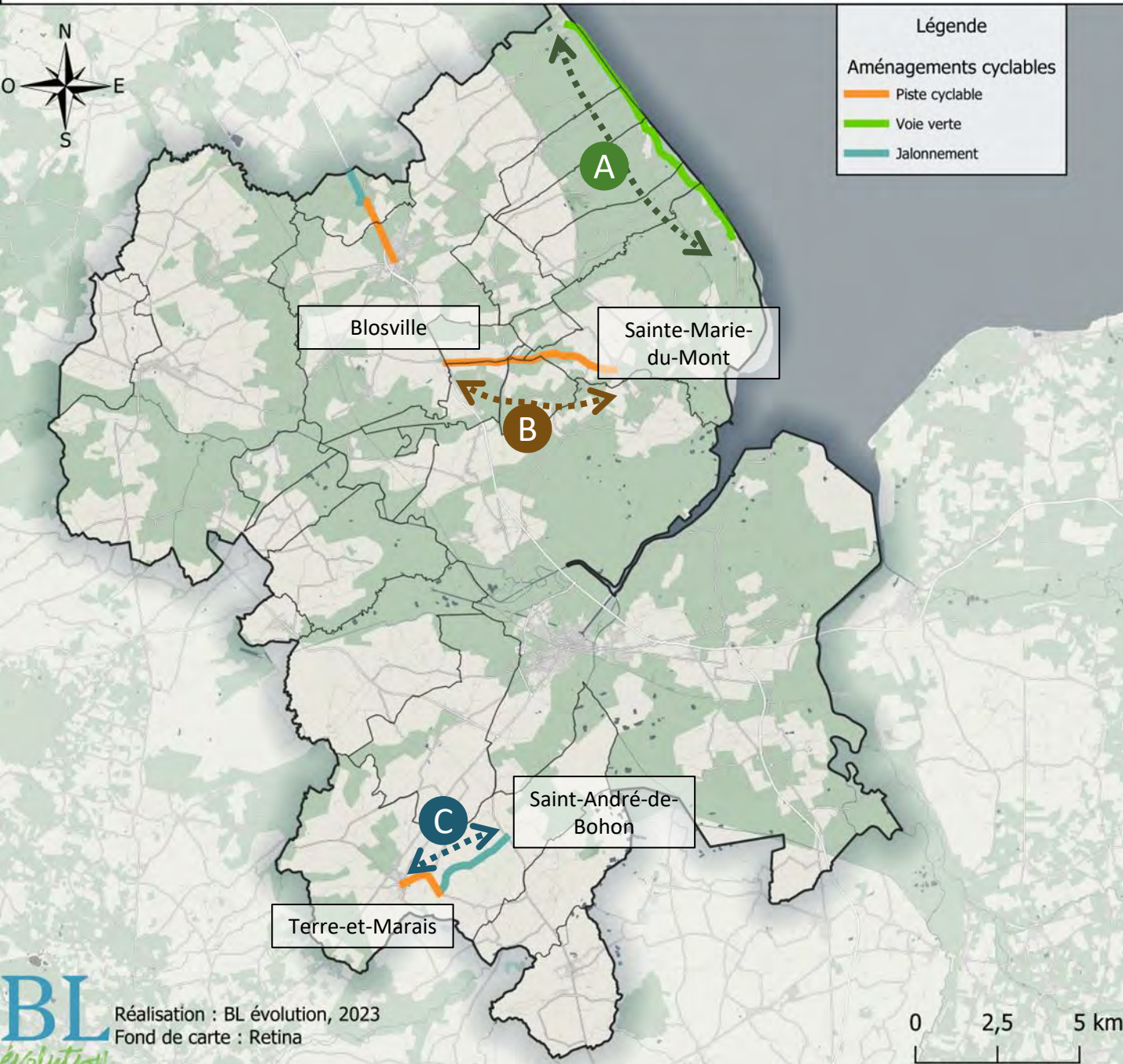
**Subventions non incluses :
entre 50% et 70%**

Axes principaux :

- A** Chef-du-Pont – Picauville – Les Moitiers-en-Bauptois
- B** Tribehou - Méautis



Aménagements cyclables phase long terme



Légende

	Piste cyclable
	Voie verte
	Jalonnement

Type d'aménagement	Linéaire	Coût travaux + études
Piste cyclable	8,9 km	3,03 M€
Chaucidou	-	-
Voie verte	8,4 km	954 k€
Jalonnement	3,9 km	13 k€
Zone 30	-	-
Intersections	-	100 k€
Total	21,3 km	4,01 M€

**Subventions non incluses :
entre 50% et 70%**

Axes principaux :

- A** Bord de Mer
- B** Blosville – Sainte-Marie-du-Mont
- C** Terre-et-Marais – Saint-André-de-Bohon



Action n°2 : Apaiser la circulation dans les centre-bourgs



Contexte et objectifs de l'action

Améliorer cette cyclabilité passe entre autres par une **révision des plans de circulation** aujourd'hui en vigueur. Ceux-ci placent en effet la voiture au centre des déplacements, freinant l'utilisation du vélo par les habitants pour des trajets du quotidien au sein de leur ville, et créant des discontinuités sur les liaisons interbourgs.

Ces plans de circulation locaux pourront notamment **faciliter la mise en place de dispositifs d'apaisement** (écluses avec by-pass vélo, sens unique voiture avec double sens cyclable, cédez-le-passage cycliste au feu, vélorue, zone de rencontre, plateaux colorés, aires piétonnes, hiérarchisation de la voirie, etc.).

Améliorer cette cyclabilité passe aussi par **la création de zones 30 à l'échelle de l'ensemble des zones urbanisées** des villes. La zone 30 apporte de nombreux bénéfices : réduction de la pollution, réduction de l'accidentologie, etc. De nombreuses villes font désormais le choix de passer toute leur zone urbanisée à 30 km/h. Une attention particulière sera apportée à la mise en place de double-sens cyclables systématiques pour les sens uniques voiture. Ces mesures ont le double effet bénéfique de participer à l'apaisement des quartiers et de permettre aux vélos d'éviter les détours.



Description des mesures

- ✓ Réviser les plans de circulation des communes importantes du territoire (avec remise en service et aménagement des chemins communaux).
- ✓ Généraliser le 30 km/h en ville et dans les centre-bourg.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes

Bénéficiaires : Habitants des communes

Partenaires : Département



Budget indicatif

Financier	0€ (pour la CCBDC)
Humain	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Communes ayant réalisé leur plan de circulation au bénéfice des modes doux	1	2	3
Communes ayant généralisé les zones 30 km/h	5	10	15



Action n°3 : Dédier une partie du réseau viaire existant aux modes actifs et engins agricoles



Contexte et objectifs de l'action

Les aménagements séparatifs (pistes cyclables, voies vertes) sont recommandés lorsque le niveau de trafic et les vitesses sont trop importantes pour partager la voirie. **Ces aménagements nécessitent des moyens de financements importants** pour la collectivité. Lorsque l'espace foncier disponible sur les accotements des routes n'est pas suffisant des acquisitions foncières sont à réaliser.

Une solution peu onéreuse et rapide à mettre en place est de **réaffecter l'usage du réseau viaire actuel** pour le dédier aux modes actifs en supprimant le trafic de transit.

Ce changement peut se faire au moyen de **filtres modaux**. C'est un dispositif permettant uniquement à certaines catégories de véhicules de franchir un point. Placé de manière stratégique sur un axe, il permet de supprimer le trafic de transit.



Description des mesures

La mise en œuvre de cette action requiert **une concertation avec les habitants et les agriculteurs directement impactés**. En effet le réseau viaire a également une fonction de desserte (des habitations, des espaces agricoles) qui doit être maintenue.

Les routes départementales ont une fonction de transit automobile qui n'est pas compatible avec ces voies réservées. **La fermeture du transit implique une déclassification de la voie départementale**.

- ✓ Réaliser une concertation avec les riverains et les agriculteurs.
- ✓ Expérimenter un premier dispositif de filtre modal.
- ✓ Déclasser les routes départementales impactées.
- ✓ Pérenniser le dispositif.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC, Communes, Département

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Département, Communes concernées par les fermetures au transit, habitants et agriculteurs



Budget indicatif

Financier	6 000 €
Humain	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Expérimentations de fermeture au transit	3	3	4
Nombre de dispositifs pérennisés	2	3	4



Action n°3 : Dédier une partie du réseau viaire existant aux modes actifs et engins agricoles

Fermeture au transit sur la liaison Sainte-Mère-Eglise – Saint-Germain-de-Varreville



Itinéraire cyclable n°18

Portage : Communes de Sainte-Mère-Eglise, Saint-Germain-de-Varreville, Saint-Martin-de-Varreville

MO : Département (déclassement), Commune de Sainte-Mère-Eglise

Coût : 2000 €

Enjeux :

- Diminution du trafic sur la D423 / Route de Saint-Martin

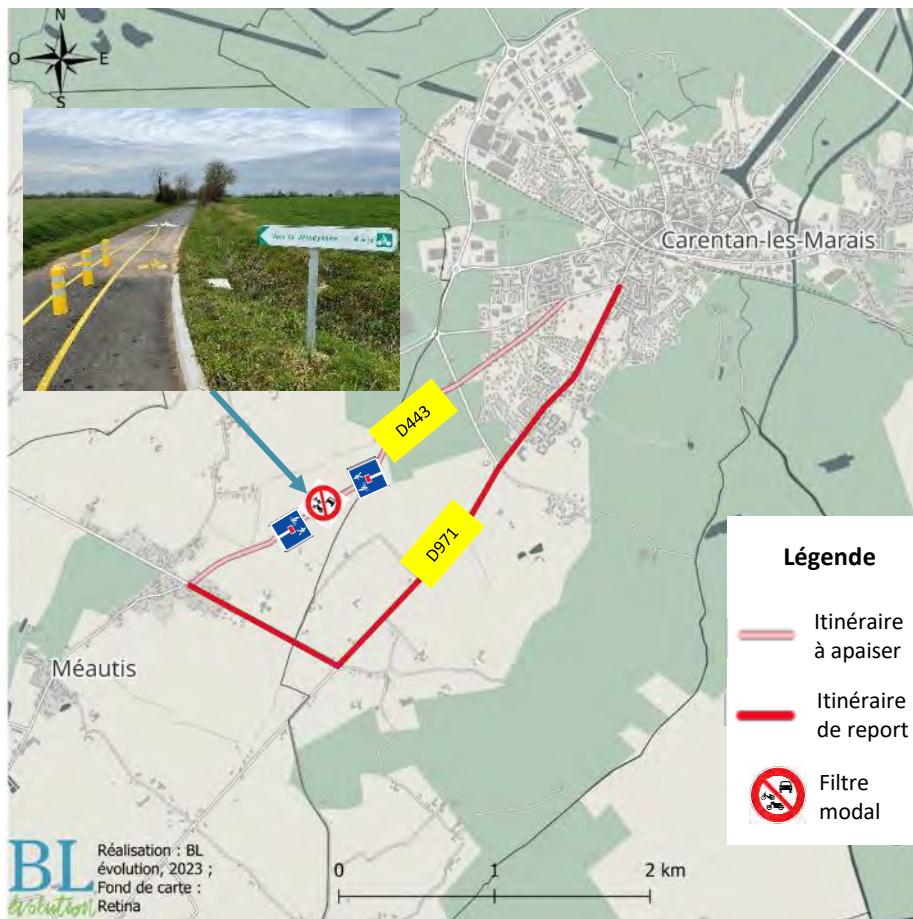
Dispositif de filtre modal : balisette J11 au milieu de la route (voir photo) puis dispositif permanent.

Préconisation : mise en place en concertation avec les habitants et agriculteurs directement impactés avec une phase d'expérimentation.



Action n°3 : Dédier une partie du réseau viaire existant aux modes actifs et engins agricoles

Fermeture au transit sur la liaison Méautis – Carentan-les-Marais



Itinéraire cyclable n°5

Portage : Communes de Carentan-les-Marais et Méautis

MO : Département (déclassement), Communes de Carentan-les-Marais et Méautis

Coût : 2000 €

Enjeux :

- Diminution du trafic sur la D443 (La croix de Méautis)

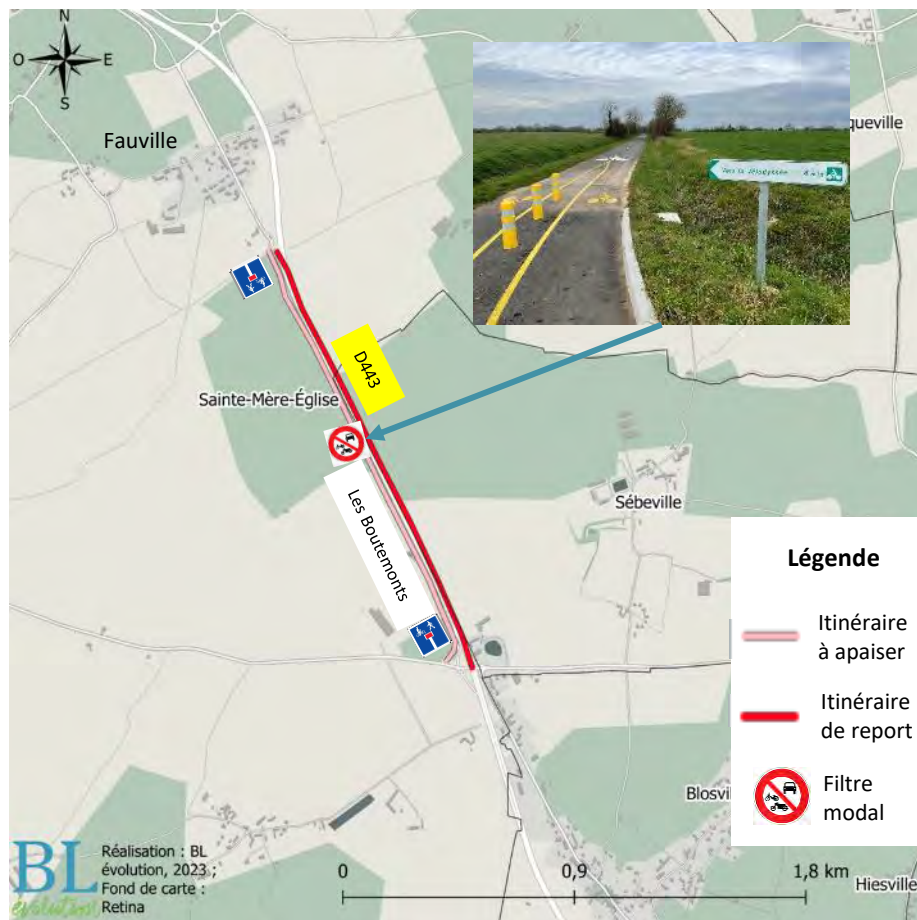
Dispositif de filtre modal : balisette J11 au milieu de la route (voir photo) puis dispositif permanent.

Préconisations : mise en place en concertation avec les habitants et agriculteurs directement impactés avec une phase d'expérimentation.



Action n°3 : Dédier une partie du réseau viaire existant aux modes actifs et engins agricoles

Fermeture au transit sur la liaison Sainte-Mère-Eglise – Blosville



Itinéraire cyclable n°9

Portage : Commune de Sainte-Mère-Eglise

MO : Commune de Sainte-Mère-Eglise

Coût : 2000 €

Enjeux :

- Diminution du trafic sur la route « Les Boutemonts »

Dispositif de filtre modal : balisette J11 au milieu de la route (voir photo) puis dispositif permanent.

Préconisations : mise en place en concertation avec les habitants et agriculteurs directement impactés avec une phase d'expérimentation.



Action n°4 : Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries



Contexte et objectifs de l'action

La stratégie et la planification de développement de la pratique du vélo se construit à l'échelle du Département et de la Communauté de Communes via l'élaboration du présent schéma directeur cyclable pour une connexion entre les bourgs. L'aménagement des entrées, sorties et traversées des centres bourgs sont de la compétence des communes qui sont les maîtres d'ouvrages. Les deux échelles et actions sont liées pour que les cyclistes puissent circuler de façon continue et sécurisée pour les déplacements du quotidien.

Parce que les travaux de traverse de bourg, d'aménagements d'espaces publics sont conçus pour plusieurs années, et donc fixent les conditions de déplacements sur cette période, **il convient de se poser systématiquement la question des aménagements cyclables** (et piétons) dans ces projets au moment de leur conception en application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines. Lorsqu'un aménagement cyclable est opportun, **les recommandations du CEREMA devront être respectées.**



Description des mesures

En fonction de la voirie concernée (communale, intercommunale, départementales, etc.), les communes sollicitent des acteurs variés pour la réfection de celle-ci. Il s'agit dans tous les cas de définir au préalable les objectifs recherchés des aménagements, selon une liste de questionnements pour mener cette réflexion. Il s'agit de définir notamment : quels sont les principaux déplacements concernés ? En plus des déplacements quotidiens qui sont la priorité, sont-ils également destinés au cyclotourisme ? Quels sont les services, commerces à rendre accessibles? Quels sont les équipements à réaliser (cheminement, stationnement)? Quels sont les hameaux à desservir/connecter au bourg ?...

Les axes sur lesquels les aménagements cyclables sont les plus intéressants à réaliser lors des réfections de voirie sont identifiées comme « opportunités ».



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC, Communes, Département

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires :



Budget indicatif

Financier	Budget voirie
Humain	Services techniques voirie



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre d'itinéraires classés en « opportunités » réalisés	0	2	2
Part d'aménagements cyclables intégrés dans la refonte des voiries	50%	80%	100%



Action n°5 : Entretien des aménagements cyclables



Contexte et objectifs de l'action

Si les coûts d'investissement liés aux aménagements pour les modes actifs sont le plus souvent bien pris en compte et intégrés aux budgets des collectivités, les coûts d'entretiens de ces aménagements sont plus difficilement anticipés.

Ces coûts peuvent se diluer dans des prestations plus globales, ou être intégrés dans des actions gérées en régie.

Connaître et anticiper ces coûts est particulièrement important : l'entretien régulier des infrastructures cyclables garantit leur qualité, leur attractivité, et donc leur utilisation.



Description des mesures

A moyen terme (en intégrant les futurs aménagements cyclables) : entretien régulier du réseau

Coût du km :

- 3 000 € / an / km linéaire pour les aménagements importants (voies vertes, chaucidou);
- Faible pour le jalonnement (doit tout de même être réalisé).

Il conviendra d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination l'ensemble des maîtres d'ouvrage (Département, communes) les modalités de gestion de l'entretien du réseau cyclable : pistes cyclables, aménagements transitoires, marquages au sol et signalisation verticale.

Il est préconisé de rédiger une convention de gestion entre maîtres d'ouvrage pour formaliser ses modalités. La collectivité pourra s'appuyer sur ses agents techniques pour assurer un patrouillage régulier (à voir pour une mutualisation du matériel d'entretien : débroussailleuse, ... avec les services du Département) qui devra être suivi d'interventions d'entretien de la voirie, signalisation, équipements etc.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Département



Budget indicatif

	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Financier	62 k€ / an	102 k€ / an	155 k€ / an
Humain	0,1 ETP	0,1 ETP	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre de signalements pour mauvais entretien / dégradation des infrastructures	10 sur la période 2024 - 2026	15 sur la période 2024 - 2026	20 sur la période 2024 - 2026



Action n°6 : Aménager un itinéraire cyclable sur le bord de mer



Contexte et objectifs de l'action

La côte d'Utah Beach est un lieu à fort enjeu touristique qui est fortement fréquenté lors de la saison touristique. On y compte de nombreux points générateurs de déplacements : musée du Débarquement, mémoriaux, campings... Si les accès sont aisés pour les véhicules motorisés, la circulation importante, et particulièrement en période estivale ne permet pas de partager la voirie de manière sécurisée et confortable pour les modes actifs.

Le tracé de la Vélomaritime est parallèle au bord de mer. Faute d'aménagement satisfaisant il emprunte une route parallèle située dans les terres.

Le secteur est soumis à la **loi Littoral** qui empêche la création de nouveaux aménagements lourds.

L'objectif de cette action est d'inscrire la CCBDC dans le développement d'un **tourisme durable** en redonnant une place plus importante aux modes actifs.



Description des mesures

- ✓ Réaliser une étude de faisabilité pour l'aménagement d'un itinéraire cyclable en concertation avec les acteurs locaux.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC, Département

Bénéficiaires : Cyclotouristes

Partenaires : Acteurs du tourisme



Budget indicatif

Financier	20 000 € pour l'étude Aménagement compris dans le budget de l'action n°1
Humain	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2030
Réalisation d'une étude de faisabilité	✓	
Réalisation de l'aménagement		✓



Action n°6 : Aménager un itinéraire cyclable sur le bord de mer

Itinéraire cyclable n°19

Portage : Département, CCBDC

MO : Département

Enjeux :

- Itinéraire à fort enjeux touristique : Vélomaritime;
- Promotion d'un tourisme durable;

Aménagements: plusieurs possibilités selon les concepts choisis

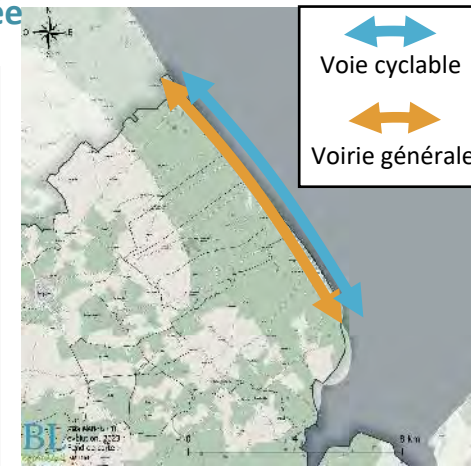
Préconisations : mise en place en concertation avec les acteurs locaux et les habitants.

Concept 1 : voie verte séparée

Coût : €€€

Avantages : maintien de la circulation automobile et création d'un aménagement séparatif

Contraintes : espace protégé avec interdiction d'élargir la voirie



Concept 2 : sens unique

Coût : €

Avantages : maintien de la circulation automobile dans un sens et création d'un aménagement séparatif

Contraintes : mise en place d'un plan de circulation, déclassement de la D421, largeur sur la chaussée étroite pour la voie verte

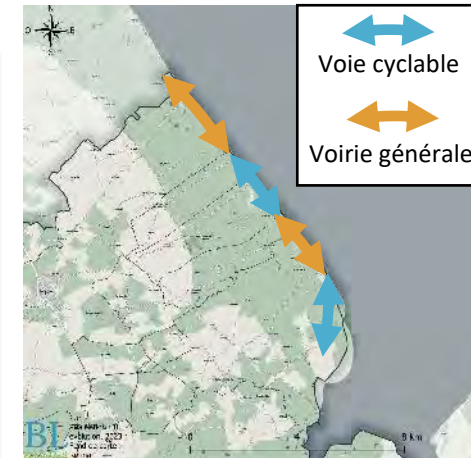


Concept 3 : filtres modaux

Coût : €

Avantages : baisse du trafic sur l'ensemble de la route, parties entièrement cyclables / piétonnes

Contraintes : mise en place d'un plan de circulation, déclassement de la D421





Action n°6 : Aménager un itinéraire cyclable sur le bord de mer

Référence : Rue de la Crête (Granville)

Dans un contexte d'effondrement de la côte, la rue de la crête a été mise en sens unique. Un côté de la voie est réservé aux modes actifs : vélo et piétons. La séparation est assurée par un simple muret.





Axe 2 : Développer les services de l'écosystème vélo

Action n°1 : Augmenter le stationnement vélo

Action n°2 : Développer l'apprentissage du vélo sur la durée

Action n°3 : Augmenter le nombre de vélos disponibles

Action n°4 : Développer des services de réparation

Fiche action	Mesures	Indicateurs
2.1 Augmenter le stationnement vélo	Installer des stationnements vélos adaptés à chaque usage : arceaux vélos, abris vélo, consignes.	Nombre stationnement vélo installé
2.2 Développer l'apprentissage du vélo sur la durée	Mettre en place le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles. Organiser des ateliers de remise en selle.	Ecoles ayant mis en place le SRAV Nombre d'ateliers organisés
2.3 Augmenter le nombre de vélos disponibles	Promouvoir et renforcer les services de location courte et longue durée.	Nombre de locations
2.4 Développer des services de réparation	Installer des bornes de réparation sur le territoire. Organiser des ateliers d'autoréparation. Disposer de professionnels de la réparation sur le territoire.	Nombre lieux et matériels dédiés à la réparation

Budget sur 10 ans : 350 k€

Moyens humains : 0,6 ETP



Action n°1 : Augmenter le stationnement vélo



Contexte et objectifs de l'action

Le **manque de stationnements sécurisés pour vélos est un frein majeur à la pratique** de celui-ci (derrière le manque d'infrastructures sécurisées et la météo).

Il convient alors, pour développer le vélo comme outil de mobilité du quotidien, **d'élargir l'offre de stationnement** existante sur le territoire avec des infrastructures adaptées. Une communication sur le vélo pourra par ailleurs être mise en place sur les abris vélo (vélocistes, circuits vélo, etc.).

L'installation d'abris sécurisés pour vélo en gare de Carentan-les-Marais est déjà prévue par la SNCF.



Description des mesures

- ✓ Augmenter le nombre d'arceaux vélos qualitatifs à proximité des lieux d'intérêts (établissements scolaires, centre-ville, commerces, gare et arrêts de bus en priorité) afin d'atteindre 1500 arceaux sur la communauté de communes.
 - Budget : 150 000 €
- ✓ Installer 20 abris vélo de 10 places en accès libre à proximité des établissements scolaires et commerces pour protéger les vélos des intempéries.
 - Budget : 100 000 € (financé à 40% par le programme Alvéole+)
- ✓ Implanter 1 consigne à vélo en gare de Carentan.
 - Budget : SNCF



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : SNCF, ADEME, acteurs économiques



Budget indicatif

Financier	150 000 € pour les arceaux vélos 100 000 € pour les abris vélos (financé à 40% par le programme Alvéole+)
Humain	0,2 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre de consignes installées	1	2	3
Nombre d'abris vélo en accès libre	5	10	20
Nombre d'emplacements de type arceaux vélo installés	500	1000	1500



Action n°1 : Augmenter le stationnement vélo

Espace public, commerces Écoles, entreprises

Gare, résidence

Quelques minutes

Quelques heures

Une journée ou plus

Arceaux
(3 points d'attache)



100 €/arceau (2 places)

Abri + Arceaux
(protégé des intempéries)



5000 €/abri (10 places)

Box vélo
(protégé des intempéries)



6000 €/abri (5 places)

Abri sécurisé
(espace sécurisé du vol et des intempéries)



1/2 places 3 000 €/abri

Consignes
(espace sécurisé du vol et des intempéries)



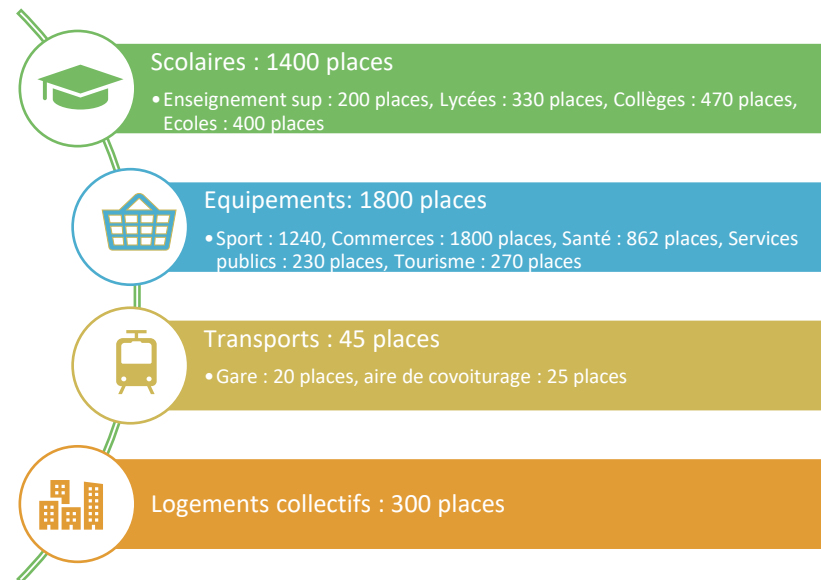
20 places 30 000 €/abri



Action n°1 : Augmenter le stationnement vélo

Cette estimation des besoins en stationnement est basée sur l'ensemble des équipements présents sur le territoire de la CCBDC (scolaires, sportifs, commerces, culturels, services publics, touristiques..). Elle permet d'estimer une enveloppe globale par scénario, qui anticipe les besoins liés à l'augmentation de l'utilisation du vélo.

Afin de respecter les exigences réglementaires, la gare de Carentan va accueillir 20 places de stationnement en consigne sécurisées.



	Scénario maximaliste		Scénario intermédiaire		Scénario minimaliste	
	Nombre de stationnements vélo	Coût	Nombre de stationnements vélo	Coût	Nombre de stationnements vélo	Coût
Arceaux	3 026	302 600 €	1 513	151 300 €	757	75 700 €
Vélobox	0	0 €	0	0 €	0	0 €
Consignes	1	30 000 €	1	30 000 €	0	0 €
Abri vélos	51	193 800 €	26	98 800 €	13	49 400 €
TOTAL	3 078	526 400 €	1 540	280 100 €	770	125 100 €

Action n°2 : Développer l'apprentissage du vélo sur la durée



Contexte et objectifs de l'action

Le vélo, ça s'apprend. **Accompagner les jeunes, à découvrir le vélo permet d'assurer une pratique sur la durée.**

L'appréhension à remonter sur un vélo est également souvent sous-estimée chez les moins jeunes. Et pourtant, la pratique du vélo est un véritable levier d'épanouissement et d'autonomie chez les jeunes.

Que ce soit dans les bourgs principaux, où la circulation peut être dense ou dans les parties plus rurales du territoire où les vitesses sont souvent élevées, **la pratique du vélo nécessite un apprentissage pour assurer la sécurité de tous.**

Ces formations sont des occasions pour faire tester des nouveaux types de vélos (vélos-cargos, vélos adaptés) et apprendre à se déplacer en sécurité avec ce matériel.



Description des mesures

- ✓ Accompagner la mise en œuvre réglementaire du programme « Savoir rouler à vélo » auprès des groupes scolaires de l'intercommunalité. Ce programme consiste à favoriser à l'apprentissage du vélo, chez les enfants âgés de 6 à 11 ans, pour une pratique plus sécurisée.
- ✓ Lancer un challenge écomobilité inter-écoles.
- ✓ Organiser des séances de remise en selle : en partenariat avec les associations d'utilisateurs vélo, ou les cafés-vélos, ces ateliers abordent une partie statique, axée sur le vélo en lui-même (choix, entretien, sécurisation, etc.) et une partie dynamique avec mise en situation réelle. Ces séances peuvent aussi bien être proposées à la demande, que lors d'événements ayant lieu sur le territoire.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC, Communes

Bénéficiaires : Usagers, scolaires

Partenaires : Etablissements scolaires et organismes labellisés, associations



Budget indicatif

Financier	Subventionné
Humain	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
Part de scolaires sensibilisés	100%	100%	100%
Nombre de séances de remises en selle organisées sur le territoire	2 / an	4 / an	6 / an



Action n°3 : Augmenter le nombre de vélos disponibles



Contexte et objectifs de l'action

Bien que le vélo soit un moyen de déplacement bien moins onéreux que la voiture individuelle, cela peut toutefois engendrer à court terme des dépenses supplémentaires pour les ménages dont le vélo vient en addition de la voiture comme moyen de transport.

Ainsi, passer le cap de l'achat d'un vélo, qui plus est avec l'essor des VAE et autres vélocargos, bien plus coûteux que la plupart des vélos mécaniques, est une étape essentielle du changement de pratique de mobilité. C'est pourquoi il est important d'accompagner cette phase de transition via 3 étapes clés :

La mise en place d'un système de location courte durée, pour faire tester différents types de vélos de manière occasionnelle, et donner envie aux utilisateurs de se déplacer à vélo plus fréquemment.

La mise en place d'un système de location longue durée, pour tester l'usage quotidien du vélo, en particulier du VAE.

Un mécanisme de prime à l'achat, pour aider les ménages à acquérir certains types de vélos dont le coût d'achat peut être un réel frein.



Description des mesures

- ✓ Rendre visible et populariser l'offre de location courte durée et longue durée, pour des usages loisirs et utilitaires
- ✓ Mise en place d'une aide à l'achat complémentaire sur le territoire (pour les vélocargos, compléments en particulier pour les publics précaires, etc.).



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Département, Région, vélocistes, entreprises



Budget indicatif

Financier	50 000 €
Humain	0,2 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
Nombre de locations courte durée effectuées	Fois 1,5 par rapport à 2023	Fois 1,5 par rapport à 2026	Stabilisé par rapport à 2029
Nombre de locations longue durée effectuées	Fois 1,5 par rapport à 2023	Fois 1,5 par rapport à 2026	Stabilisé par rapport à 2029
Nombre d'aides à l'achat délivrées	100	200	200



Action n°4 : Développer les services de réparation



Contexte et objectifs de l'action

Pour les cyclistes du quotidien ou occasionnels, **il est important de pouvoir réparer et entretenir son vélo**, afin que cela devienne une solution de mobilité opérationnelle au quotidien.

Réparer un vélo est aussi l'opportunité pour certains de se réessayer à la **pratique du cyclisme à moindre frais**, en tirant profit d'un ancien vélo plus utilisé depuis quelques temps. A l'inverse, c'est aussi un frein à la pratique pour tous ceux qui s'arrêtent de faire du vélo car ils n'ont pas la motivation de le réparer. Quand on connaît l'importance de l'habitude dans les choix de mobilité, on se dit qu'il est important de pouvoir réparer son vélo facilement.

Par ailleurs, ces services ont un **intérêt touristique important**.



Description des mesures

- ✓ Installer des bornes de réparation sur le territoire.
- ✓ Organiser des ateliers participatifs d'entretien et d'autoréparation avec les associations.
- ✓ Disposer de professionnels de la réparation sur le territoire.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Vélocistes, associations



Budget indicatif

Financier	25 k€ pour la mise en place et l'entretien des bornes de réparation 25 k€ de subventions pour les ateliers d'autoréparation
Humain	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
Nombre de bornes de réparation sur le territoire	3	6	9
Nombre d'ateliers participatifs d'entretien et d'autoréparation organisés chaque année	2	4	6
Nombre de professionnels de la réparation vélo sur le territoire	2	3	4



Axe 3 : Rendre le vélo plus attractif pour les habitants et vacanciers

Action n°1 : Inciter les habitants à utiliser le vélo pour leurs déplacements du quotidien

Action n°2 : Encourager le tourisme à vélo

Action n°3 : Accompagner les entreprises

Axe 3 : Rendre le vélo plus attractif pour les habitants et vacanciers

Fiche action	Mesures	Indicateurs
3.1 Inciter les habitants à utiliser le vélo pour leurs déplacements du quotidien	Organiser un challenge des mobilités.	Participants au challenge
3.2 Encourager le tourisme à vélo	Coordonner la stratégie de communication avec les organismes touristiques. Proposer des services vélos pour les cyclotouristes.	Evolution de la fréquentation de cyclotouristes
3.3 Accompagner les entreprises	Communiquer et sensibiliser les employeurs	Part d'entreprises sensibilisées

Budget sur 10 ans : 35 k€
Moyens humains : 0,3 ETP

Action n°1 : Inciter les habitants à utiliser le vélo pour leurs déplacements du quotidien

Contexte et objectifs de l'action

Pour une grande part de la population, le vélo est encore considéré comme un engagement écologique ou un loisir alors qu'il est en réalité **un moyen de transport rapide, fiable, bon marché, sain et non polluant.**

L'objectif de cette action est justement de sensibiliser les citoyens au fait que c'est un mode adapté pour tout âge et pour la plupart des déplacements du quotidien.

Le challenge national « Mai à vélo » est l'occasion d'organiser une « fête du vélo » afin de rassembler les habitants du territoire autour d'un événement festif de promotion du vélo.

Description des mesures

- ✓ Communiquer sur les aménagements cyclables réalisés / en projet pour faciliter les déplacements des usagers : réalisation d'une carte communicante des aménagements cyclables.
- ✓ Développer une stratégie de communication efficace (réseaux sociaux, médias, vidéo, etc.) mettant en avant la dynamique communale sur le vélo.
- ✓ Poursuivre l'organisation du challenge mobilité pour les habitants lors de l'opération nationale « Mai à vélo ».
- ✓ Organiser une « fête du vélo » à l'occasion du challenge « Mai à vélo » proposant plusieurs activités : bourse aux vélos, ateliers de réparation, circuit à vélo...



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Acteurs du tourisme



Budget indicatif

Financier	Réalisation d'une carte des aménagements : 5 k€
Humain	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
Carte à jour des aménagements du territoire	✓	✓	✓
Nombre d'usagers touchés par la communication sur les réseaux sociaux	500	1000	1500
Nombre de participants au challenge « mai à vélo »	100	200	300



Action n°2 : Encourager le tourisme à vélo



Contexte et objectifs de l'action

Le développement de plusieurs itinéraires cyclotouristiques n'est pas suffisant pour faire décoller le tourisme à vélo sur le territoire. La mise en œuvre et le jalonnement de ces itinéraires doit s'accompagner d'une campagne de communication et de la mise en place d'une offre de services diversifiée afin d'attirer des touristes sur le territoire. Cette offre doit pouvoir toucher différentes typologies de touristes : les itinérants qui passeraient par la Vélomaritime, les habitants qui prendraient leur vélo le temps d'un weekend, ou les personnes en quête d'une balade en vélo à la journée.

En termes d'accessibilité, le service ferroviaire qui permet d'emporter son vélo, est un atout majeur du territoire.

Le guide de Vélo & Territoires « Développer le tourisme à vélo dans les territoires » est une ressource pertinente pour venir compléter cette action.



Description des mesures

- ✓ Mener une campagne de promotion du tourisme à vélo sur le territoire.
- ✓ Mettre en œuvre les infrastructures et les services pour créer une offre touristique complète sur le territoire : accessibilité du territoire pour les touristes à vélo, hébergements touristiques « Accueil Vélo », réparateurs et loueurs de vélos, consignes vélo ou système de conciergerie, mise en place de visites guidées ou de tour thématique en s'appuyant sur les atouts du territoire, etc.
- ✓ Développer la mise à disposition de vélos dans les hébergements touristiques.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC, office du tourisme

Bénéficiaires : Touristes, habitants du territoire

Partenaires : Acteurs du tourisme



Budget indicatif

Financier	20 k€
Humain	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
Augmentation de la pratique du cyclotourisme	+20%	+40%	+60%
Hébergements touristiques labellisés	15	20	25



Action n°3 : Accompagner les entreprises



Contexte et objectifs de l'action

Les trajets domicile – travail représentent la plus grosse partie des déplacements. Ainsi, travailler directement avec les acteurs (entreprises, industries, salariés, responsables ressources humaines...) permet d'accompagner au mieux les salariés pour rendre les trajets accessibles, enviables et réalisables. De plus, venir en vélo au travail a des effets bénéfiques sur le cerveau et sur la disponibilité au travail qui ont été prouvés.

Ainsi, travailler de pair avec les acteurs économiques du territoire, en particulier au niveau des zones d'activités, peut avoir un impact important sur la part modale des modes actifs sur le territoire. Il est donc primordial de pousser les entreprises à mener une politique ambitieuse pour les déplacements des salariés.

Les acteurs économiques sont soucieux de réduire les coûts de fonctionnement de leurs véhicules de services. **Remplacer une flotte de voitures par des vélos-cargo permet d'effectuer des économies sur les coûts d'achat, d'entretien et de carburant.**

Les entreprises qui ont intérêt à se convertir à la cyclologistique sont celles du domaine de la livraison sur des courtes distances (poste, commerces alimentaires) mais également pour les déplacements intra-site (camping, grosses entreprises).



Description des mesures

- ✓ Mener une campagne de communication auprès des employeurs, pour les sensibiliser et leur présenter les leviers d'actions dont ils disposent : organisation d'un challenge mobilité, mise en place du forfait mobilités durables, réalisation de plans de déplacements (à l'échelle d'un établissement, d'une zone d'activités, etc.), programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV), installation de stationnement vélo sécurisé sur site, etc.
- ✓ Mener une campagne de communication auprès des employeurs pour présenter les avantages de la cyclologistique en s'appuyant sur les retours d'expériences des acteurs l'ayant mis en place.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC

Bénéficiaires : Entreprises et salariés

Partenaires : Club d'entreprises



Budget indicatif

Financier	10 k€
Humain	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
Part d'entreprises sensibilisées aux actions vélos	40%	70%	100%

Action n°4 : Rendre la collectivité ambassadrice de la mobilité cyclable



Contexte et objectifs de l'action

Les collectivités ont un réel impact sur le développement du vélo sur un territoire, à la fois sur les aménagements mais également sur la communication et leur implication sur la thématique.

Les collectivités peuvent s'inscrire dans des réseaux et labellisations nationales sur la mobilité cyclable, tels que le réseau Vélo & Territoires ou le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables, le baromètre des villes cyclables de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), ou encore la labellisation « Territoire Vélo ».

En tant qu'employeur, la CCBDC se doit de montrer l'exemple et proposer à ses agents toutes les solutions possibles pour les inciter à transformer leurs mobilités.

Il existe tout un panel de solutions pour développer le vélo au sein des services : réaliser un plan Objectif Employeur Pro Vélo, généraliser le forfait mobilité durable, accorder des vélos de fonction aux employés voulant essayer le vélotaf, proposer des stationnements vélo sécurisés et équipés de bornes de recharges pour VAE.



Description des mesures

- ✓ Réaliser un plan OEPV sur le site de Carentan-les-Marais
- ✓ Mettre en place une flotte de vélos de fonction pour les agents de la CCBDC
- ✓ Promouvoir l'exemplarité du territoire par la visibilité des élus



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC

Bénéficiaires : Agents de la CCBDC, élus

Partenaires : Associations vélo



Budget indicatif

Financier	10 k€ par an
Humain	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
Plan OEPV réalisé	Plan réalisé		
Nombre de vélos de fonctions disponibles	5	10	30



Axe 4 : Garantir la gouvernance et le suivi du SDC

Action n°1 : Réfléchir au rôle de la CCBDC pour impulser la mise en œuvre du SDC

Action n°2 : Créer un comité de pilotage pour assurer le suivi et la coordination de la démarche

Action n°3 : Favoriser la montée en compétences en mobilités actives au sein de la CCBDC

Action n°4 : Permettre aux citoyens d'être acteurs de la planification des mobilités

Action n°5 : Mettre en place un système de comptage

Action n°6 : Actualisation des données cartographiques sur OpenStreetMap

Axe 4 : Garantir la gouvernance et le suivi du SDC

Fiche action	Mesures	Indicateurs
4.1 Réfléchir au rôle de la CCBDC pour impulser la mise en œuvre du SDC	Co-construire un document de référence précisant le rôle de chaque instance pour différentes thématiques.	Part des communes ayant validé le rôle des différentes instances
4.2 Créer un comité de pilotage pour assurer le suivi et la coordination de la démarche	Définir des objectifs et suivre l'avancée de la mise en œuvre du SDC.	Organisation de comités de pilotages et taux de participation à ces comités
4.3 Favoriser la montée en compétences en mobilités actives au sein de la CCBDC	Organiser des formations à destination des services techniques.	Nombre de formations organisées chaque année
4.4 Permettre aux citoyens d'être acteurs de la planification des mobilités	Organiser des réunions de concertation régulières. Concerter la population dans les différents projets d'aménagement.	Nombre de réunions de concertation par an Part des projets d'aménagement où la population a été concertée
4.5 Mettre en place un système de comptage	Installer des bornes de comptage temporaires et permanentes.	Nombre de bornes de comptage installées Evolution de la fréquentation
4.6 Actualisation des données cartographiques sur OpenStreetMap	Intégrer les nouveaux aménagements à la base de données d'OpenStreetMap	Part des aménagements intégrés à OpenStreetMap
4.7 Recruter un.e de chargé.e de mission vélo	Recruter un.e chargé.e de mission vélo	Nombre d'ETP dédié au vélo

Budget sur 10 ans : 20 k€

Moyens humains : 0,3 ETP

Action n°1 : Réfléchir au rôle de la CCBDC pour impulser la mise en œuvre du SDC



Contexte et objectifs de l'action

La mise en œuvre efficace d'une planification pour les modes actifs demande une importante **coopération entre les acteurs du territoire**, afin de mener des actions complémentaires et d'en maximiser l'impact. En ce sens, il sera important de clarifier la place de la communauté de communes dans la mise en œuvre du schéma directeur, en particulier la répartition des rôles entre le département, la communauté de communes, et les communes.

La mise en œuvre des liaisons cyclables illustre bien cette nécessité de coopération, étant donné que des aménagements sur différents types de voirie sont souvent nécessaires pour créer une liaison continue, avec des compétences réparties entre les différents acteurs publics.

Cette **répartition des rôles** sera à définir en fonction des compétences et des ressources disponibles aux différentes échelles, la communauté de communes jouera un rôle central de coordination.



Description des mesures

- ✓ Co-construire un document de référence précisant le rôle de chaque instance pour différentes thématiques
- ✓ Mettre à jour et faire évoluer ce document
- ✓ Communiquer auprès des communes du territoire pour favoriser la coopération



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC

Bénéficiaires : CCBDC

Partenaires : Communes, Département, Région, EPCI partenaires, partenaires



Budget indicatif

Financier	/
Humain	0,3 ETP sur la gouvernance et le suivi (axe 4)



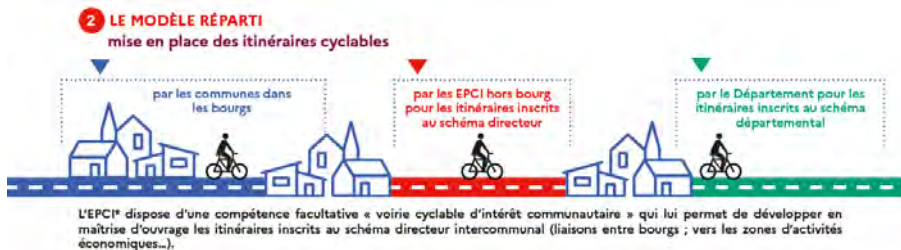
Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
Part des communes ayant validé le rôle des différentes instances	100%	100%	100%

Action n°1 : Réfléchir au rôle de la CCBDC pour impulser la mise en œuvre du SDC

Il existe plusieurs modèles de répartition de la compétence voirie dans les EPCI. Ceux-ci permettent de s'adapter aux spécificités de chaque EPCI. Dans le modèle classique, l'EPCI intervient dans la planification mais également pour participer aux appels à projets comme l'AAP « Territoires cyclables ». Les communes ont à leur charge la réalisation des aménagements sur la voirie pour laquelle elles ont la compétence, de même que le département.

Les différents modèles de gouvernance :



Rôle de l'EPCI :

→ Accompagner techniquement et/ou financièrement les communes dans leurs aménagements cyclables

- Rôle pro-actif sur les axes non-inscrits au schéma départemental
- Possible d'intégrer l'entretien des aménagements (y compris communaux) à la compétence mobilité

→ Tous les outils pour porter une politique cyclable compétence mobilité et aménagement

Action n°1 : Réfléchir au rôle de la CCBDC pour impulser la mise en œuvre du SDC

Les compétences liées à la mobilité



LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

Elle comprend la promotion et l'organisation de services de mobilités alternatives à la voiture individuelle. Avec la loi LOM ; l'EPCI qui exerce cette compétence pourra développer des services vélos ; promouvoir l'usage du vélo sur son territoire ou encore se doter d'une planification de type schéma directeur cyclable ou modes actifs.



LA COMPÉTENCE VOIRIE

Elle comprend la création, l'aménagement et l'entretien des voies de circulation. Les communes et les départements exercent historiquement cette compétence sur leurs voies respectives. Contrairement aux communautés de communes ou d'agglomération ; les métropoles et communautés urbaines disposent de la compétence voirie obligatoire de par leur statut.



LE POUVOIR DE POLICE

Le pouvoir de police de circulation et de stationnement est exercé par le maire ; ce pouvoir permet entre autres de travailler le partage de la voirie entre les modes, de décider des vitesses maximums autorisées ou encore des sens de circulation autorisés des rues.

Action n°2 : Créer un comité de pilotage pour assurer le suivi et la coordination de la démarche



Contexte et objectifs de l'action

La maîtrise d'ouvrage pour les différents aménagements cyclables est partagée entre le département, la communauté de communes, et les différentes communes du territoire.

Aussi, il s'agit de créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage pour garantir la réalisation des itinéraires inscrits au schéma directeur cyclable. Ce comité pourra se réunir a minima deux fois par an pour échanger sur l'avancée des projets d'aménagements cyclables et sur la mise en place de nouveaux services.

Des discussions pourront aussi être menées avec les collectivités voisines (communes ou Communauté de communes).

Une base documentaire commune (données cartographiques, guides techniques, opportunités de financement, ...) pourra être proposée pour faciliter les échanges et mutualiser les moyens.



Description des mesures

- ✓ Mettre en place des indicateurs de suivi à définir et compléter régulièrement
- ✓ Diffuser les données cartographiques, guides techniques et actualités liés notamment aux opportunités de financement (base documentaire)
- ✓ Organiser et animer 2 réunions par an a minima afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée des aménagements cyclables
- ✓ Ces réunions semestrielles pourront être complétées de visites techniques sur le terrain pour apprécier certains projets d'aménagements en cours



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC

Bénéficiaires : CCBDC

Partenaires : Communes, Département, Région, EPCI partenaires, partenaires



Budget indicatif

Financier	/
Humain	0,3 ETP sur la gouvernance et le suivi (axe 4)



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
Nombre de comités de pilotage sur le sujet organisés chaque année	2	2	2
Pourcentage de communes représentées lors des comités de pilotage	60%	80%	100%

Action n°3 : Favoriser la montée en compétences en mobilités actives au sein de la CCC



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer un suivi au plus près de l'évolution des pratiques cyclables, il s'agit de favoriser la **montée en compétences en mobilités actives au sein de la communauté de communes.**

Cela passe par un plan **de formation spécifique aux aménagements cyclables auprès des services techniques** urbanisme, aménagements, voiries afin de garantir la prise en compte systématique des modes actifs dans les projets de la ville (refonte de voiries, opération d'aménagement, logements, équipements, etc.).



Description des mesures

- ✓ Organiser des temps de formation à destination des services techniques des différentes communes
- ✓ Ces temps de formation pourront être complétés de visites techniques sur le terrain pour apprécier certains projets d'aménagements en cours



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC

Bénéficiaires : CCBDC, communes, partenaires

Partenaires : ADEME, CEREMA, organismes de formation



Budget indicatif

Financier	/
Humain	0,3 ETP sur la gouvernance et le suivi (axe 4)



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
Nombre de formations organisés chaque année	2	2	2

Action n°4 : Permettre aux citoyens d’être acteurs de la planification des mobilités



Contexte et objectifs de l’action

Le développement des aménagements en faveur des modes actifs s’inscrit dans une démarche d’amélioration de l’espace public et la qualité de vie des habitants. **Une démarche participative permet de mieux répondre aux attentes des citoyens** tout en leur partageant les problématiques techniques de mise en œuvre. Les démarches participatives sont encore expérimentales mais certaines d’entre elles peuvent inspirer les collectivités.

Ainsi, il sera essentiel de questionner les habitants de la communauté de communes lors de la mise en place de nouveaux aménagements ou de nouveaux services. Les concertations réalisées lors de l’élaboration du schéma directeur et les travaux du conseil de développement peuvent servir de base pour pérenniser un groupe de concertation.

L’expérimentation et les aménagements tactiques permettront aussi de tester différentes solutions et d’interroger les citoyens sur leurs préférences. A titre d’exemple, un travail sur le plan de circulation se prête bien à l’expérimentation, en testant la suppression de stationnement, la mise en sens unique ou la piétonnisation temporaire. L’urbanisme tactique a pour vocation de tester et doit être accompagné de dispositifs d’observations et de suivi en vue de la pérennisation de certaines propositions.



Description des mesures

- ✓ Organiser des réunions de concertation régulières
- ✓ Concerter la population dans les différents projets d’aménagement



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Communes du territoire, associations



Budget indicatif

Financier	/
Humain	0,3 ETP sur la gouvernance et le suivi (axe 4)



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
Nombre de réunions de concertation par an	2	2	2
Part des projets d’aménagement où la population a été concertée	80%	90%	100%



Action n°5 : Mettre en place un système de comptage



Contexte et objectifs de l'action

Afin de suivre de près l'évolution de la pratique cyclable et piétonne sur votre territoire, il peut être intéressant de mettre en place **des solutions de comptage** sur les aménagements cyclables, comptages manuels dans la rue de piétons.

Les données ainsi récoltées pourront être transmises aux instances chargées de piloter le Schéma directeur cyclable à l'échelle intercommunale et aux partenaires (Département, communes, associations d'usagers,...) pour **justifier des investissements et faire croître les investissements des modes actifs**, ainsi qu'aux habitants avec un objectif de communication sur l'efficacité du plan mis en œuvre.

Il existe de nombreuses solutions de comptage différentes:

- Comptage ponctuel (vélos) : adapté à une étude courte nécessitant un relevé de fréquentation (sous forme de tube traversant la piste)
- Comptage permanent non-visible (vélos): permet de faire remonter des données de fréquentation sans communication directe avec les cyclistes (sous forme de dalle, poteau ou système enterré)



Description des mesures

- ✓ Mettre en place des bornes de comptage ponctuelles pour évaluer de nouveaux aménagements, et la fréquentation vélos + piétons.
- ✓ Implanter des bornes de comptage fixes pour mesurer l'évolution de la fréquentation dans le temps.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Entreprises de fabrication des bornes



Budget indicatif

Financier	Prix d'une borne de comptage : 2000 € à 4000 € Prix de l'installation : 1000 € à 2000 €
Humain	0,3 ETP sur la gouvernance et le suivi (axe 4)



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
Nombre de bornes de comptage mises en service	1	3	5
Evolution de la fréquentation	T0	+ 30%	+50%

Action n°6 : Actualisation des données cartographiques sur OpenStreetMap



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'informer les usagers des aménagements existants à l'échelle du territoire, il peut être intéressant d'intégrer la donnée cartographique (liaisons cyclables, piétonnes et stationnement vélo) utile aux déplacements sur l'interface OpenStreetMap.

En effet, celle-ci permet non seulement de diffuser de la donnée publique (logique d'open data) mais également d'alimenter des agrégateurs de données : application mobilités, calculateur d'itinéraires (Ex : Géovélo), etc.

Ainsi les données renseignées (linéaire, type d'aménagement, statut, jalonnement, ...) pourront ensuite être réutilisées par un calculateur d'itinéraire pour proposer les trajets les plus sécurisés (utilisant le plus possible des voies en site propre ou voies calmées) aux usagers.



Description des mesures

- ✓ Publier la donnée cartographique sur OSM
- ✓ Evaluer la faisabilité d'un partenariat avec Géovélo pour l'agrégation et la mise à jour des données



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : OpenStreetMap



Budget indicatif

Financier	/
Humain	0,3 ETP sur la gouvernance et le suivi (axe 4)



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
Linéaire intégré à OSM	100%	100%	100%

Action n°7 : Recruter un.e de chargé.e de mission vélo pour assurer le pilotage du schéma directeur des modes actifs



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer un suivi au plus près de l'évolution des pratiques cyclables sur le territoire, il s'agit d'augmenter les moyens humains en ajoutant un poste de **chargé de mission modes actifs**.

Il aura pour rôle la mise en œuvre du schéma directeur :

- Pilotage, valorisation et diffusion du Schéma
- Animation du comité de suivi des maîtres d'ouvrage
- Coordination des partenaires sur les projets d'aménagement de liaisons cyclables et piétonnes
- Mise en place de la stratégie de stationnement vélo (arceaux, boxes)
- Promotion et sensibilisation des habitants à la pratique du vélo



Description des mesures

- ✓ Pérenniser le poste de chargé de mission vélo.
- ✓ Mise en place d'une feuille de route annuelle pour la coordination et l'animation du schéma directeur .



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBDC

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : ADEME



Budget indicatif

Financier	/
Humain	/



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029	2032
ETP	2	2	2

Annexes

- **Fiches itinéraires CCBDC**
- Fiches itinéraires liées au plan vélo de Carentan les Marais



Action n°1 : Créer des liaisons cyclables interbourgs

Répartition estimée des investissements selon les itinéraires

*Hors budget des aménagements prévus dans le plan vélo de Carentan-les-Marais

**Subventions non incluses :
entre 50% et 70%**

Itinéraire	CT	MT	LT	Total	OP
1. Carentan - Isigny	26 371 €	0 €	0 €	26 371 €	2 410 619 €
2. Carentan - covoit est	8 004 €	0 €	0 €	8 004 €	0 €
3. Carentan - Saint-Côme-du-Mont	7 346 €	0 €	0 €	7 346 €	0 €
4. Carentan - Auvers	97 816 €	0 €	0 €	97 816 €	0 €
5. Carentan - Meautis	140 338 €	0 €	0 €	140 338 €	948 856 €
6. Meautis - Terre-et-Marais	131 322 €	0 €	0 €	131 322 €	1 547 196 €
7. Chef-du-Pont - Sainte-Marie-du-Mont	0 €	0 €	1 779 750 €	1 779 750 €	1 308 879 €
8. Sainte-Mère-Eglise - Sainte-Marie-du-Mont	0 €	0 €	0 €	0 €	2 461 123 €
9. Sainte-Mère-Eglise - Blosville	472 339 €	0 €	0 €	472 339 €	0 €
10. Sainte-Mère-Eglise - Chef-du-Pont	255 479 €	0 €	0 €	255 479 €	0 €
11. Sainte-Mère-Eglise - Picauville	0 €	0 €	0 €	0 €	2 337 228 €
12. Picauville - Chef-du-Pont	86 781 €	1 001 406 €	0 €	1 088 187 €	845 127 €
13. Montmartin	27 866 €	0 €	0 €	27 866 €	1 657 587 €
14. Terre-et-Marais - Tribehou	0 €	3 216 257 €	500 554 €	3 716 811 €	0 €
15. Auvers - Baupte	10 000 €	0 €	0 €	10 000 €	0 €
16. Baupte - Appeville	9 285 €	0 €	0 €	9 285 €	0 €
17. Blosville - Carentan	154 700 €	0 €	0 €	154 700 €	0 €
18. Sainte-Mère-Eglise - Saint Germain-de-Varreville	34 727 €	0 €	0 €	34 727 €	0 €
19. Bord de mer	37 534 €	0 €	953 833 €	991 367 €	0 €
20. Liaison Nord	0 €	0 €	863 842 €	863 842 €	0 €
21. Liaison Nord-Ouest	8 858 €	0 €	0 €	8 858 €	814 956 €
23. Liaison Sud-Est	0 €	0 €	0 €	0 €	1 237 689 €
24. Appeville - Beuzeville	34 015 €	0 €	0 €	34 015 €	0 €
25. Carentan - Sainte-Marie-du-Mont	43 297 €	0 €	0 €	43 297 €	2 332 994 €
27. Liaison Sud-Ouest	10 014 €	0 €	0 €	10 014 €	1 167 855 €
28. Gourbesville - Picauville	0 €	0 €	0 €	0 €	2 956 572 €
29. Les Moitiers	0 €	1 573 603 €	0 €	1 573 603 €	0 €
30. Boucle de Brévands	54 701 €	0 €	0 €	54 701 €	0 €
31. Boucle du Plain	37 761 €	0 €	0 €	37 761 €	0 €
32. Liesville-sur-Douve	28 774 €	0 €	0 €	28 774 €	0 €
33. Sainte-Mère-Eglise - Bord de mer	0 €	0 €	0 €	0 €	2 184 855 €
Total	1 717 329 €	5 791 266 €	4 097 978 €	11 606 573 €	24 211 535 €



N° et nom de l'itinéraire

Modèle de fiche action

Phasage

Enjeux :

Enjeux et connexions assurées par cet itinéraire

Maître d'ouvrage :

Maîtrise d'ouvrage selon la répartition de compétence actuelle

Carte représentant la typologie de l'itinéraire, les intersections et les connexions avec les autres itinéraires.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
Détails techniques sur les tronçons de l'itinéraire				

Impact estimé sur le développement de la pratique cyclable :

impact faible :

impact modéré :

impact important :

	Longueur totale	Impact :
	Coût total	
		Faisabilité :

Faisabilité technique de l'itinéraire :

Facilement réalisable :

Aménagement lourd :

Acquisition de foncier / contraintes environnementales :

Profils de voirie recommandés :

Schéma de profil de l'aménagement

N° Intersection	Voie	Commune	Type	Coût
Détails techniques des intersections de l'itinéraire				



Enjeux :

- Relier deux pôles importants : Carentan-les-Marais et Isigny
- Liaison avec la Communauté de Communes Isigny-Omaha Intercom;
- Liaison vers Montmartin-en-Graignes;

Maître d’ouvrage : Commune de Carentan-les-Marais.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
01c	Rue du Mesnil	Carentan-les-Marais	3210 m	11 k€
01d	Rue de la Touraille	Carentan-les-Marais	1729 m	6 k€
01e	Rue d’Auville	Carentan-les-Marais	2840 m	10 k€

7,8 km	Impact :
27 k€	Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :

01c, 01d, 01e



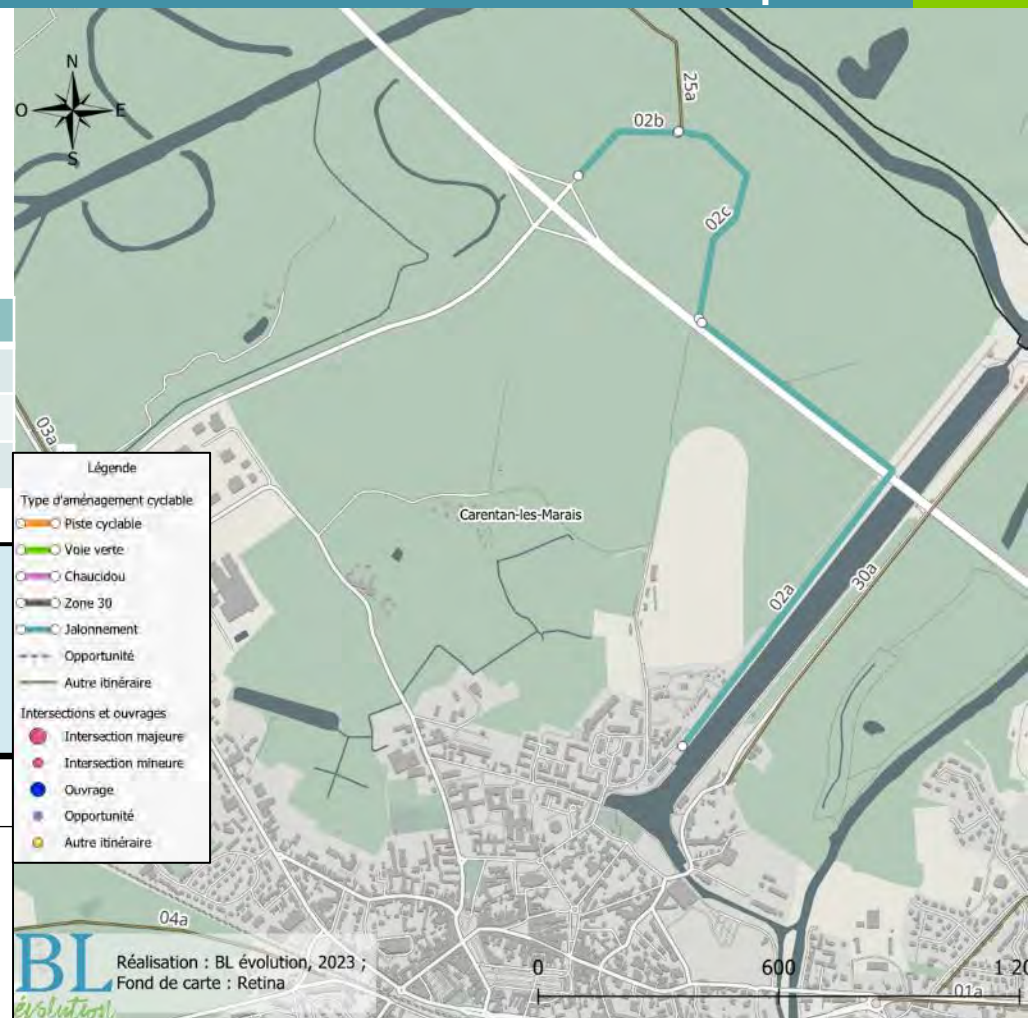


Enjeux :

- Intermodalité : rejoindre l'aire de covoiturage la plus proche du centre-ville de Carentan-les-Marais;
- Liaison vers Sainte-Marie-du-Mont;
- Itinéraire touristique.

Maître d'ouvrage : Commune de Carentan-les-Marais.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
02a	Berge du Canal	Carentan-les-Marais	1467 m	5 k€
02b	Voie sans nom	Carentan-les-Marais	296 m	1 k€
02c	Chemin sans nom	Carentan-les-Marais	598 m	2 k€



2,4 km

Impact :

Faisabilité :

8 k€

Profils de voirie recommandés :

02a, 02c



02b



Précision sur l'itinéraire : le revêtement actuel sur 02a et 02c n'est pas adapté à la pratique de vélo utilitaire. Un revêtement en enrobé est suggéré ainsi qu'un traitement des barrières.



Enjeux :

- Encourager le rabattement vers la voie verte;
- Apaiser le centre-ville d’Auvers;
- Sécuriser l’intersection avec la D971.

Maître d’ouvrage : Département, Communes de Carentan-les-Marais, Auvers, Méautis.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
04c	Donville	Méautis	953 m	3 k€
04e	Route de Cantepie	Auvers	560 m	2 k€
04f	Route du Rivage	Auvers	558 m	3 k€
04g	D223	Auvers	715 m	80 k€



2,8 km

Impact :



98 k€

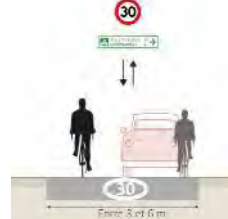
Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :

04c, 04d, 04e



04g



N° Intersection	Voie	Commune	Type	Coût
11	D971	Carentan-les-Marais	Intersection mineure	10 k€



Enjeux :

- Liaison entre Carentan-les-Marais et le sud-ouest de la Communauté de Communes;
- Suppression du trafic sur la D443 entre Méautis et Carentan;
- Apaisement de la circulation dans le centre-ville de Méautis.

Maître d'ouvrage : Département, Communes de Carentan-les-Marais, Méautis.

Mise en œuvre spécifique : fermeture au transit de la D443 avec mise en place d'un filtre modal et déclassement de la voie (voir action N°1.3).

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
05a	D443	Carentan-les-Marais	1391 m	5 k€
05b	D443	Méautis	1690 m	6 k€
05c	D443	Méautis	1061 m	120 k€



4,1 km



141 k€

Impact :

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :

05a, 05b



05c



Réalisation : BL évolution, 2023 ;
Fond de carte : Retina

N° Intersection	Voie	Commune	Type	Coût
4	D971	Carentan-les-Marais	Intersection mineure	10 k€





Enjeux :

- Liaison vers Carentan-les-Marais;
- Desserte du bourg de Saintenty;

Maître d'ouvrage : Département, Communes de Terre-et-Marais, Méautis.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
06a	Vge De Ventigny / de la Fresenerie	Terre-et-Marais	2358 m	8 k€
06b	Chemin agricole	Méautis / Terre-et-Marais	949 m	107 k€
06c	D443	Méautis	1061 m	6 k€



5,1 km



131 k€

Impact :

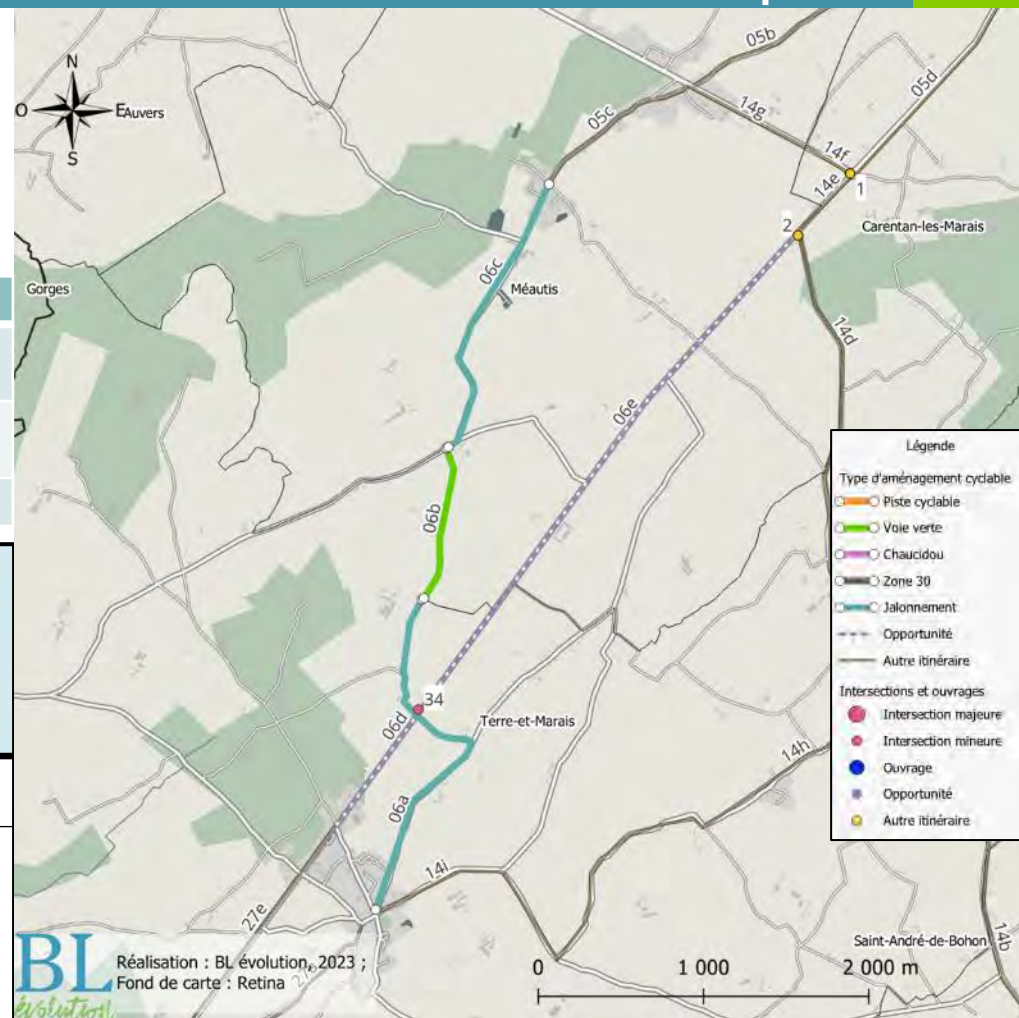
Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :

06a, 06c



06b



N° Intersection	Voie	Commune	Type	Coût
34	D971	Terre-et-Marais	Intersection mineure	10 k€



Enjeux :

- Liaison entre Saint-Marie-du-Mont et Sainte-Mère-Eglise;
- Intermodalité : desserte de l'aire de covoiturage de Blosville;

Maître d'ouvrage : Département.

Mise en œuvre spécifique : acquisitions foncières à réaliser.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
07a	D70	Sainte-Marie-du-Mont	2338 m	792 k€
07b	D70	Hiesville	1038 m	351 k€
07c	D70	Blosville / Sébeville	1229 m	416 k€
07d	D70	Blosville / Sébeville	645 m	218 k€



5,3 km

Impact :

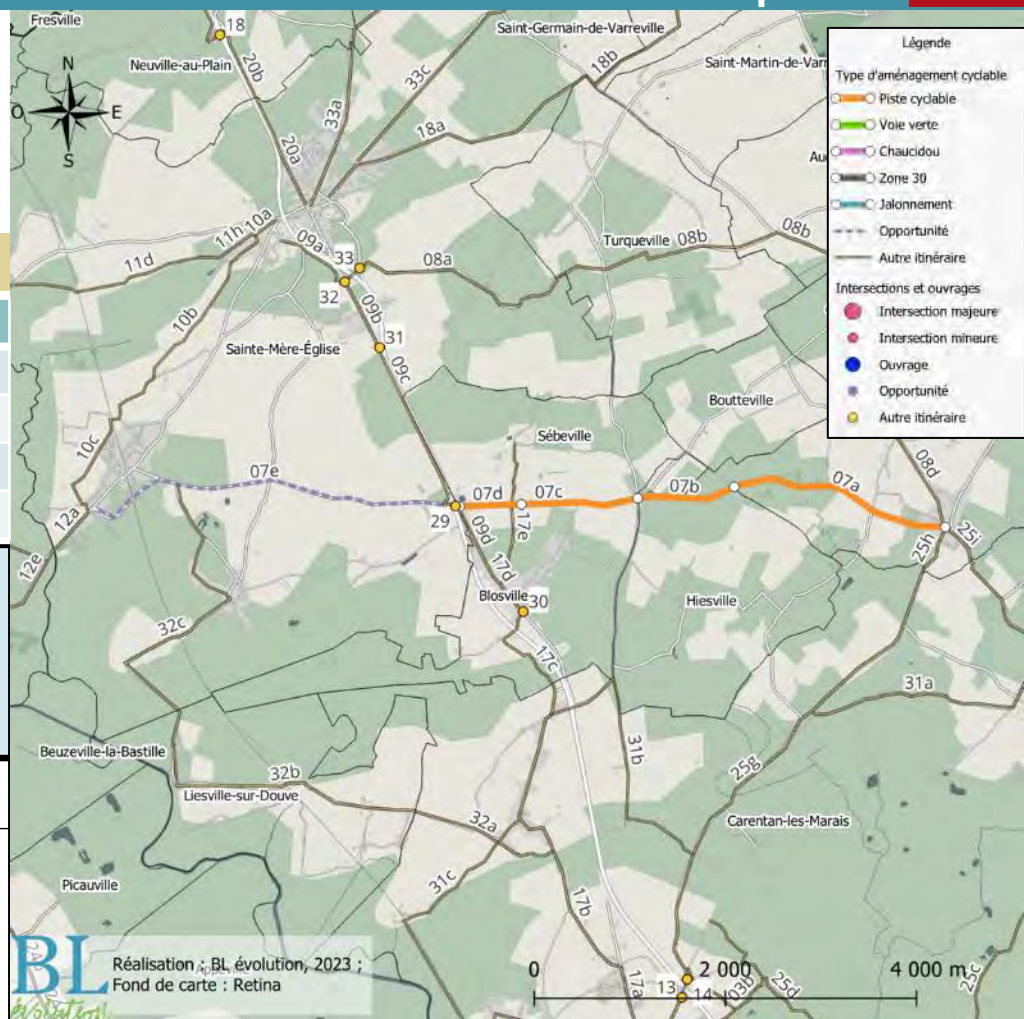
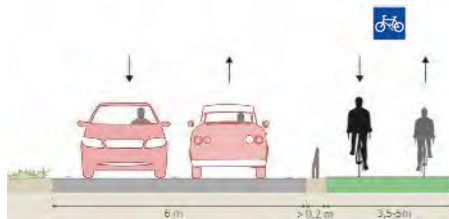


1,78 M€

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :

07a, 07b, 07c, 07d





Enjeux :

- Liaison vers Carentan-les-Marais et Sainte-Marie-du-Mont
- Suppression du trafic de transit sur le tronçon 09c « Les Boutemonts ».

Maître d'ouvrage : Département, Communes de Sainte-Mère-Eglise, Blosville.

Mise en œuvre spécifique : fermeture au transit de la route des Boutemonts avec mise en place d'un filtre modal (voir action N°1.3).

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
09a	Rue du Gén. Roosevelt	Sainte-Mère-Eglise	884 m	300 k€
09b	D974	Sainte-Mère-Eglise	776 m	9 k€
09c	Les Boutemonts	Sainte-Mère-Eglise	1952 m	7 k€
09d	D974	Blosville	665 m	7 k€



4,3 km



472 k€

Impact :

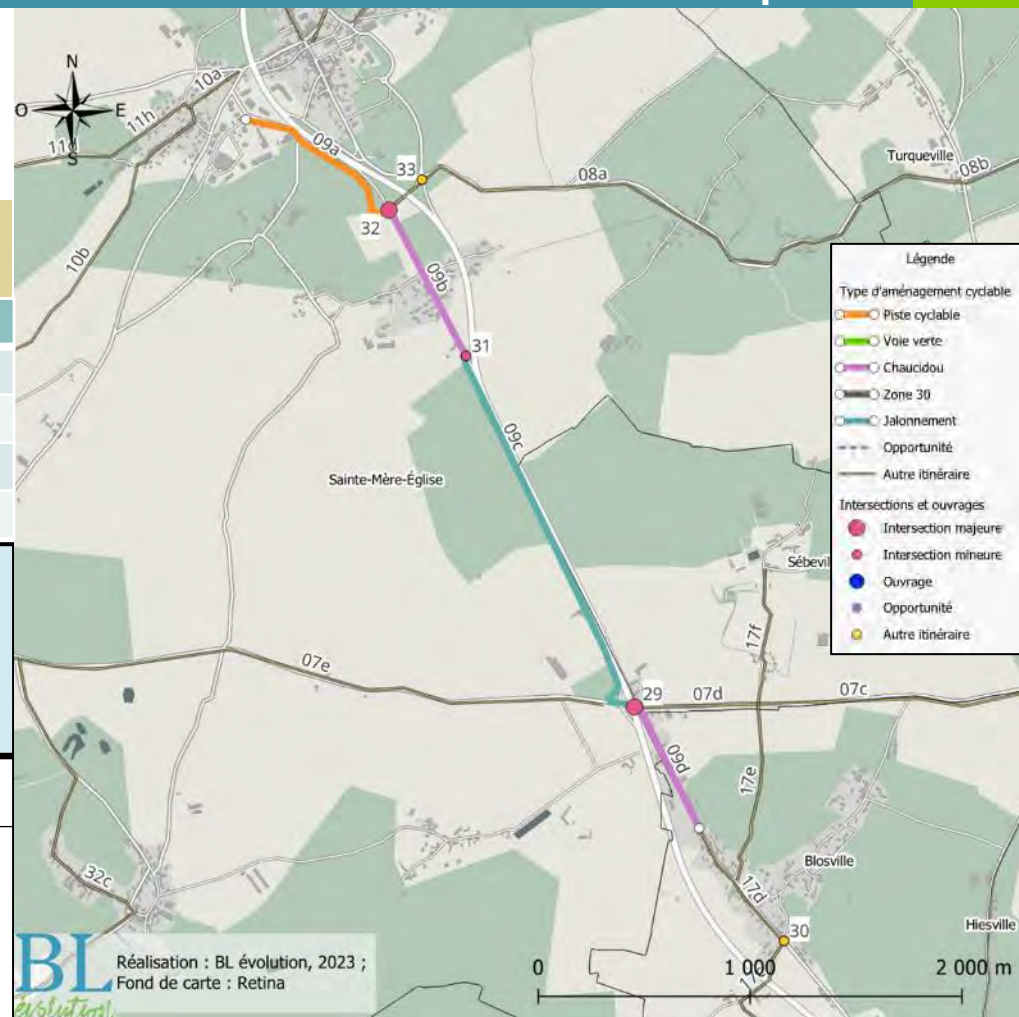
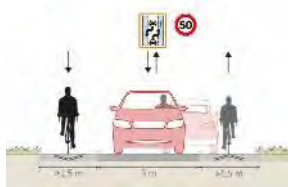
Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :

09a

09b, 09d

09c





N° Intersection	Voie	Commune	Type	Coût
29, 32	D974	Sainte-Mère-Eglise	Intersection majeure	140 k€
31	D974	Sainte-Mère-Eglise	Intersection mineure	10 k€

Enjeux :

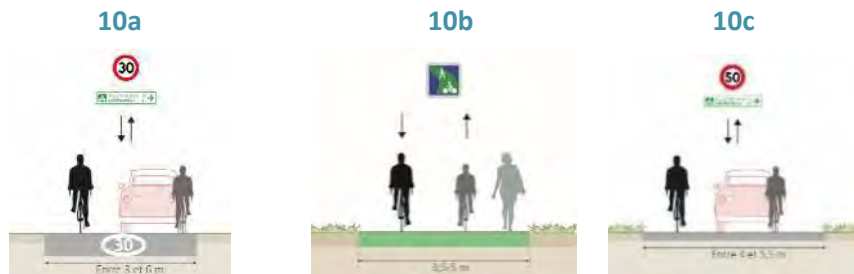
- Liaison vers Picauville;
- Desserte de zones d'emplois.

Maître d'ouvrage : Commune de Sainte-Mère-Eglise.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
10a	Rue de Vaulaville	Sainte-Mère-Eglise	702 m	79 k€
10b	Chemin sans nom	Sainte-Mère-Eglise	1502 m	170 k€
10c	Le Mouchel / Le Val	Sainte-Mère-Eglise	1952 m	6 k€

 4,1 km	Impact : 
 255 k€	
Faisabilité : 	

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

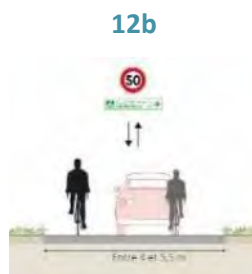
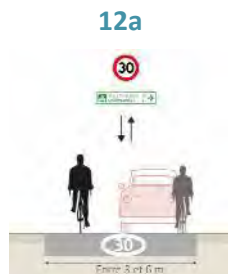
- Liaison vers Sainte-Mère-Eglise;
- Desserte de zones d'emplois.

Maître d'ouvrage : Communes de Picauville, Sainte-Mère-Eglise.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
12a	D70	Sainte-Mère-Eglise / Picauville	657 m	74 k€
12b	La Route Prusse – La Chevalerie	Picauville	3699 m	12 k€

	4,3 km	Impact :
	88 k€	Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

- Liaison plus directe entre Chef-du-Pont et Picauville;
- Alternative à l'itinéraire 12b qui est inondé par temps de pluie et en hiver.

Maître d'ouvrage : Communes de Picauville, Sainte-Mère-Eglise.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
12e	D70	Picauville	1792 m	607 k€
12g	D70	Picauville	1161 m	394 k€



3,0 km

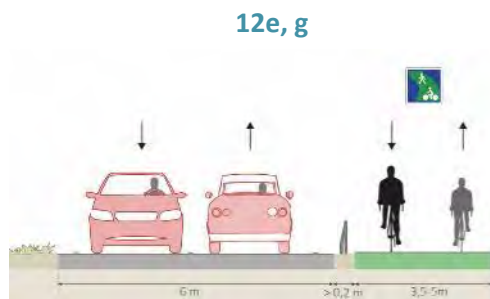
Impact :



1,0 M€

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

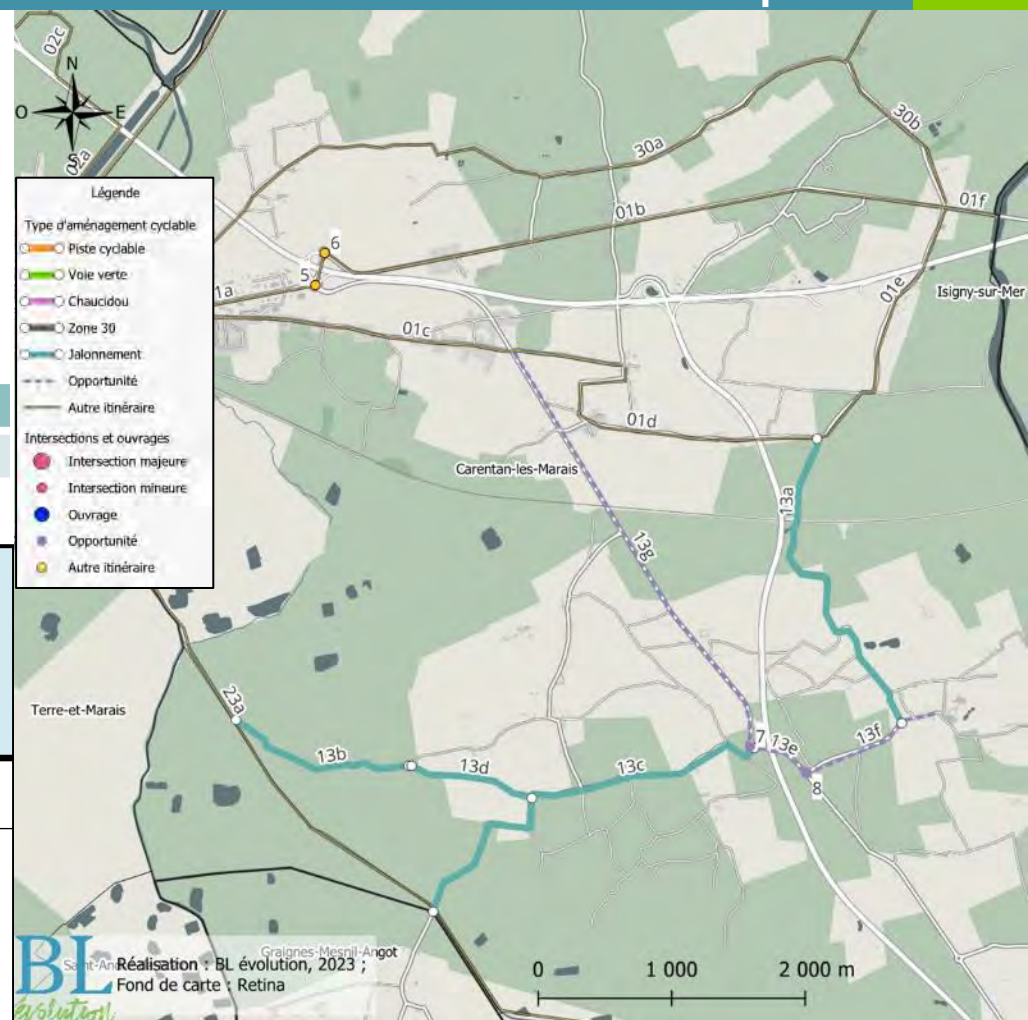
- Desserte de Montmartin-en-Graignes et des hameaux avoisinants;
- Connexion avec Carentan-les-Marais.

Maître d'ouvrage : Communes de Carentan-les-Marais.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
13a	Route des Lavandières	Carentan-les-Marais	2622 m	9 k€

	2,6 km	Impact :
	9 k€	Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

- Connexion avec Carentan-les-Marais.

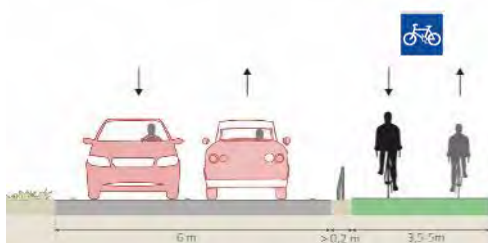
Maître d'ouvrage : Département

Mise en œuvre spécifique : acquisitions foncières à réaliser.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
14a	D29	Tribehou	1088 m	369 k€
14b	D29	Saint-André-de-Bohon	2388 m	810 k€
14c	D29	Terre-et-Marais	2568 m	870 k€

6,0 km	Impact :
2,0 M€	
Faisabilité :	

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

- Connexion avec Carentan-les-Marais.

Maître d'ouvrage : Département

Mise en œuvre spécifique : acquisitions foncières à réaliser.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
14d	D29	Carentan-les-Marais	1529 m	518 k€
14e	D971	Carentan-les-Marais	470 m	159 k€
14f	D903	Carentan-les-Marais	326 m	110 k€
14g	D903	Méautis	794 m	269 k€



3,1 km

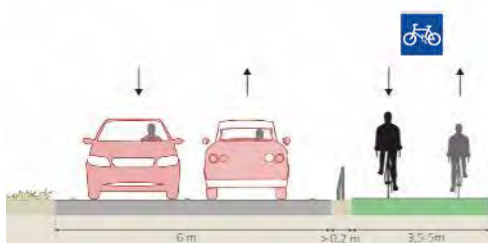
Impact :



1,2 M€

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :



N° Intersection	Voie	Commune	Type	Coût
1	D971 / D903	Carentan-les-Marais	Intersection majeure	100 k€
2	D29 / D971	Carentan-les-Marais	Intersection mineure	10 k€



Enjeux :

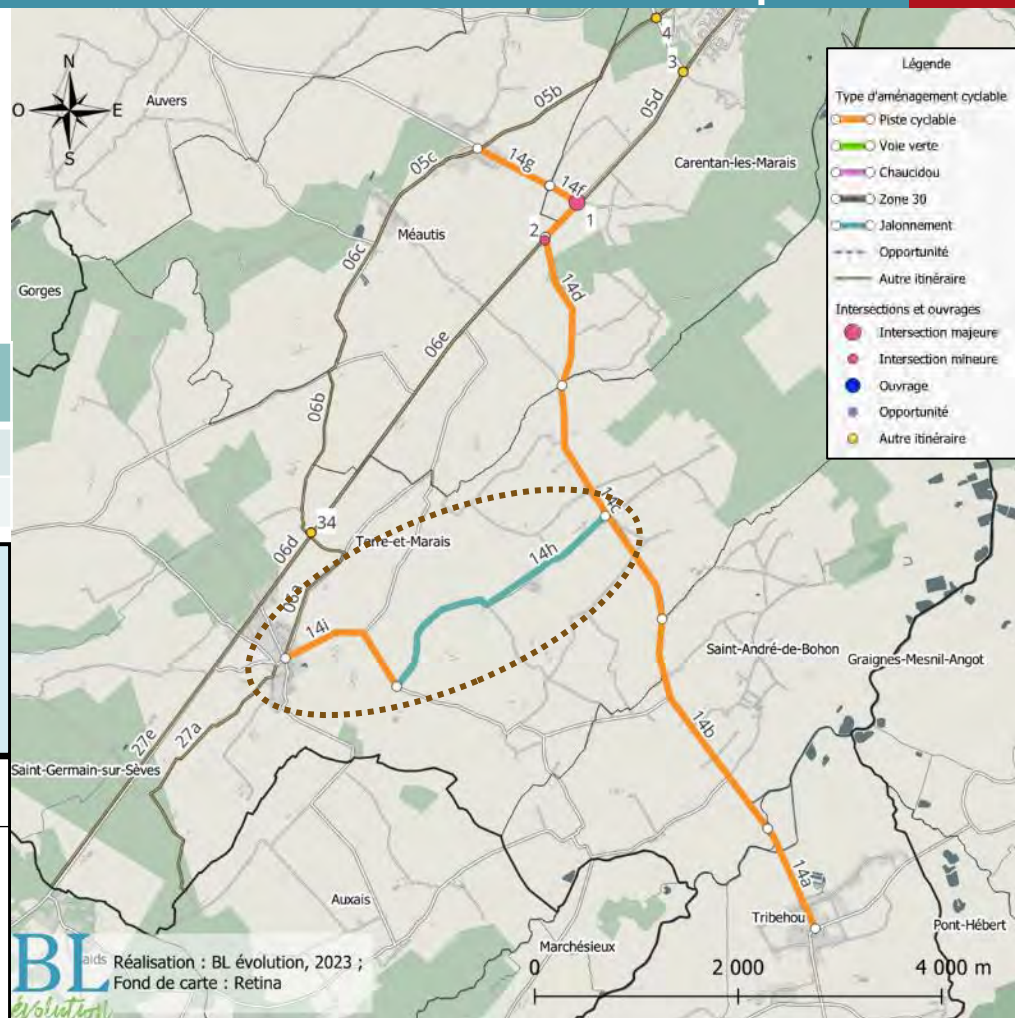
- Connexion avec le bourg de Santeny.

Maître d'ouvrage : Département

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
14h	D542	Terre-et-Marais	2856 m	10 k€
14i	D97	Terre-et-Marais	1448 m	491 k€

3,3 km	Impact :
500 k€	Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

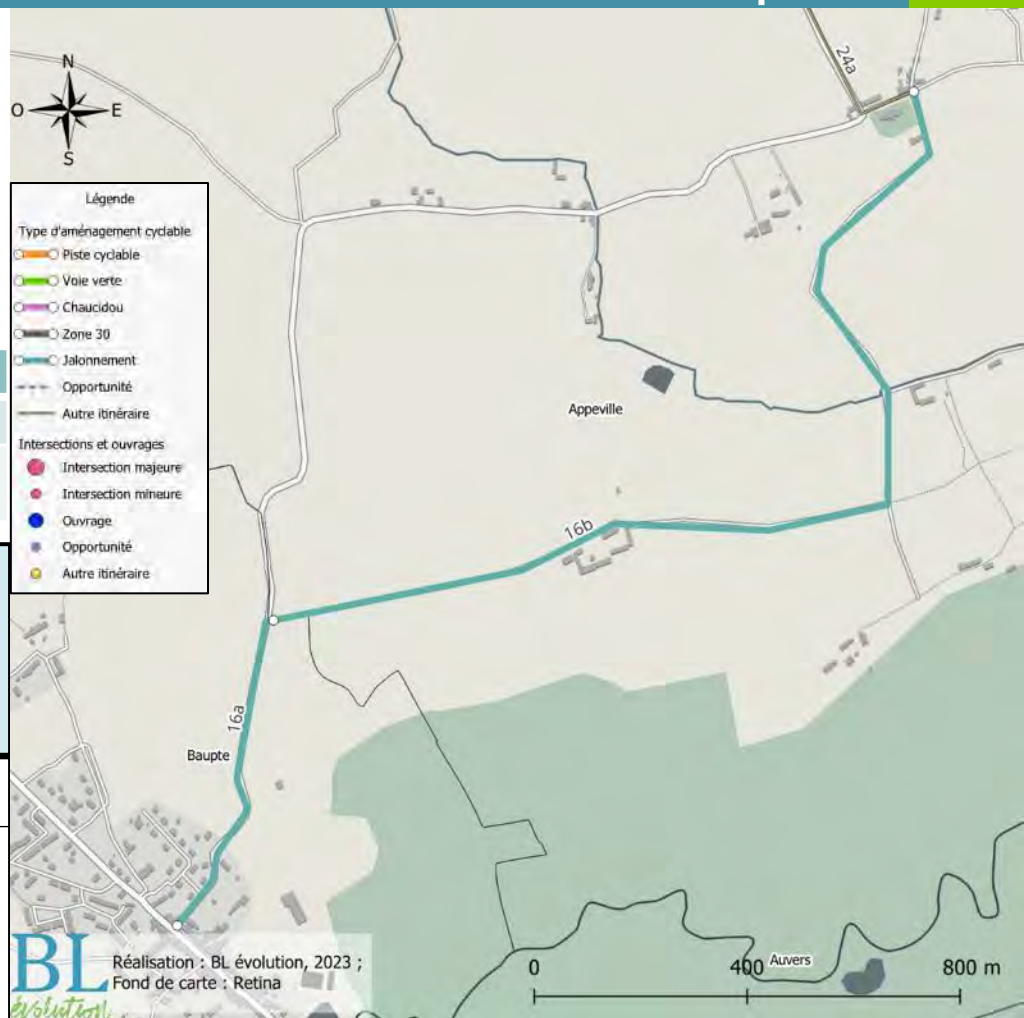
- Connexion entre Auvers et Appeville

Maître d'ouvrage : Département, Commune d'Appeville.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
16a	D69	Auvers	636 m	2 k€
16b	Route du Hamel du Marais	Appeville	2103 m	7 k€

2,7 km	Impact :
9 k€	Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

- Itinéraire situé sur la liaison entre Carentan-les-Marais et Sainte-Mère-Eglise;
- Intermodalité : aire de covoiturage de Blosville.

Maître d'ouvrage : Département, Communes concernées.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
17a	Rue Mal Leclerc	Carentan-les-Marais	1030 m	12 k€
17b	Route de Houesville	Carentan-les-Marais	3532 m	12 k€
17c	Les Vaux	Blosville	1103 m	4 k€
17d	D974	Blosville	670 m	75 k€
17e	Chem des Gd Mares	Blosville	851 m	3 k€
17f	Ham. De Haut	Sébeville	665 m	2 k€



7,8 km

118 k€

Impact :

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

- Itinéraire d'intérêt touristique (accès au bord de mer)

Maître d'ouvrage : Département, Communes de Sainte-Mère-Eglise, Saint-Germain-de-Varreville et Saint-Martin-de-Varreville.

Mise en œuvre spécifique : fermeture au transit de la D423 avec mise en place d'un filtre modal et déclassement de la voie (voir action N°1.3).

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
18a	D423 (déclassement)	Sainte-Mère-Eglise	3149 m	10 k€
18b	D129	Saint-Germain-de-Varreville	4248 m	14 k€
18c	D129	Saint-Martin-de-Varreville	2847 m	10 k€

10,2 km

Impact :

€ 34 k€

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

- Itinéraire d'intérêt touristique (accès au bord de mer)

Maître d'ouvrage : Département, Communes de Carentan-les-Marais et Sainte-Marie-du-Mont.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
19f	Ham Road	Sainte-Marie-du-Mont	3159 m	11 k€
19g	D329	Sainte-Marie-du-Mont	2839 m	10 k€
19h	D329	Carentan-les-Marais	1411 m	5 k€
19i	Curry Road	Sainte-Marie-du-Mont	3265 m	11 k€
19j	Rue de la Rive	Carentan-les-Marais	752 m	3 k€



11,4 km

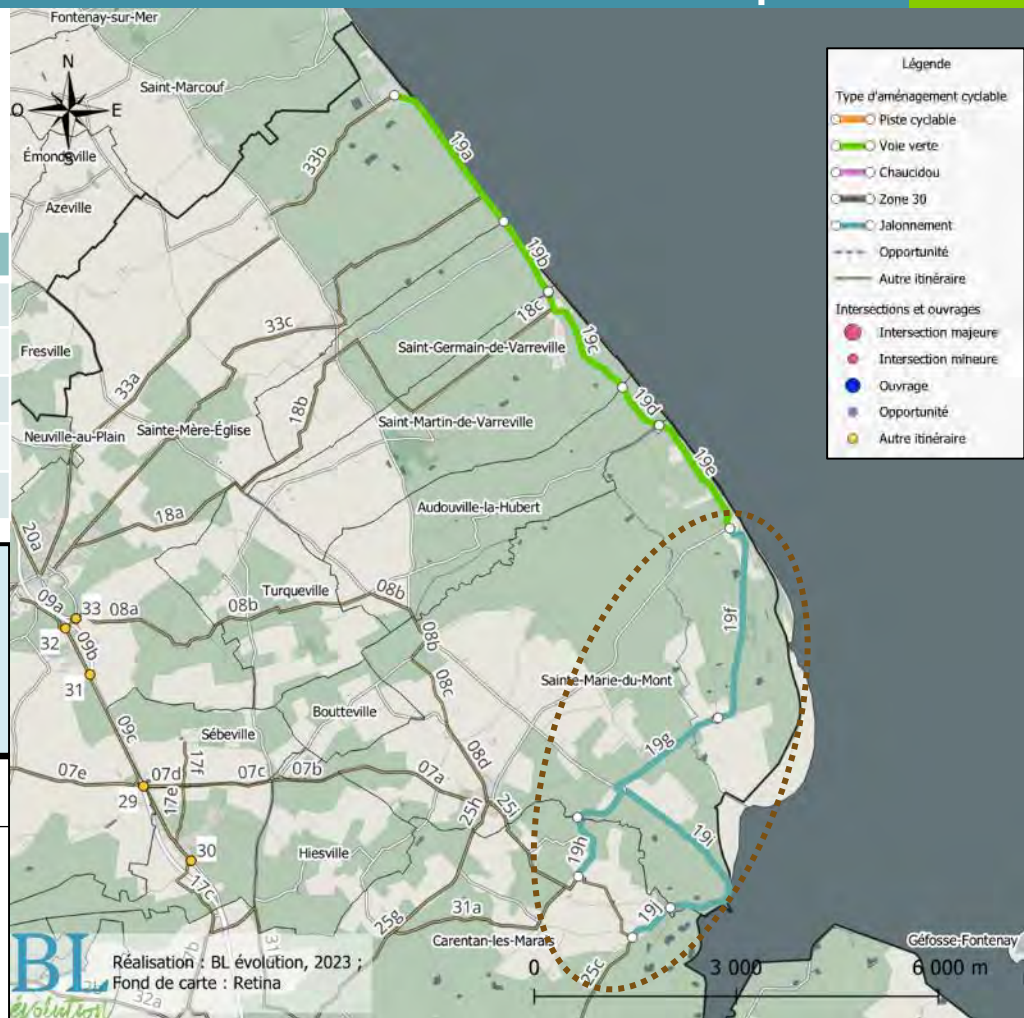
Impact :



39 k€

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

- Itinéraire d'intérêt touristique;
- Maître d'ouvrage : Département.

Mise en œuvre spécifique plusieurs possibilités d'aménagements de cet itinéraire (voir action N°1.6).

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
19a	D421	Sainte-Mère-Eglise	3159 m	286 k€
19b	D421	Saint-Germain-de-Varreville	2839 m	140 k€
19c	D421	Saint-Martin-de-Varreville	1411 m	217 k€
19d	D421	Audouville-la-Hubert	3265 m	92 k€
19e	D421	Sainte-Marie-du-Mont	752 m	219 k€

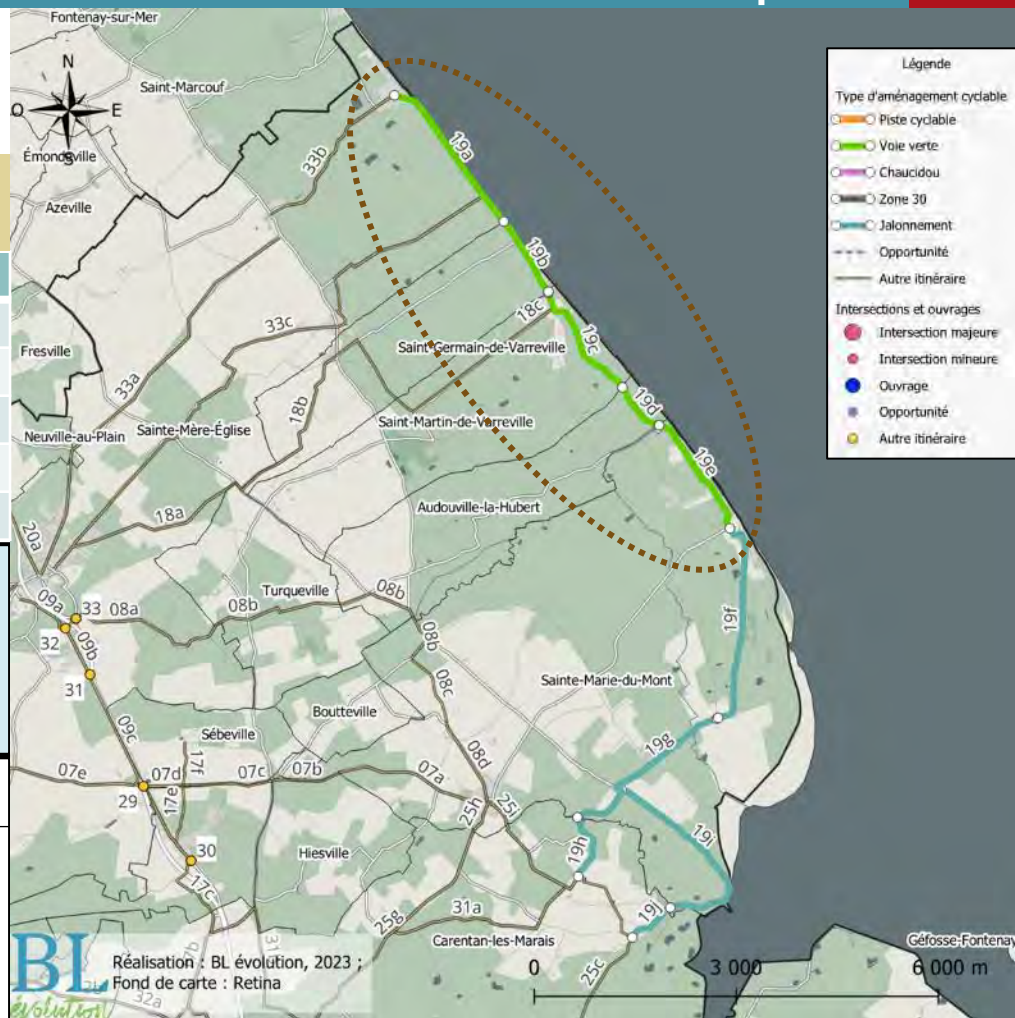
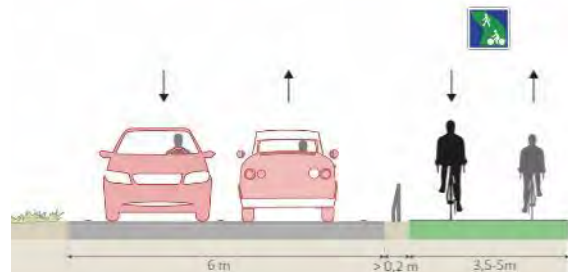
11,4 km

Impact :

€ 39 k€

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

- Lien entre Neuville-au-Plain et Sainte-Mère-Eglise;
- Connexion vers le nord de la Communauté de Communes.

Maître d'ouvrage : Département.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
20a	D974	Sainte-Mère-Eglise	1246 m	422 k€
20b	D974	Neuville-au-Plain	615 m	208 k€
20c	La Ferronnerie	Neuville-au-Plain	382 m	129 k€
20d	La Perrinerie	Neuville-au-Plain	1022 m	3 k€



3,3 km

Impact :



863 k€

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :

20b



20c



BL Réalisation : BL évolution, 2023 ;
Fond de carte : Retina

N° Intersection	Voie	Commune	Type	Coût
18	D974 / N13	Neuville-au-Plain	Intersection majeure	100 k€



Enjeux :

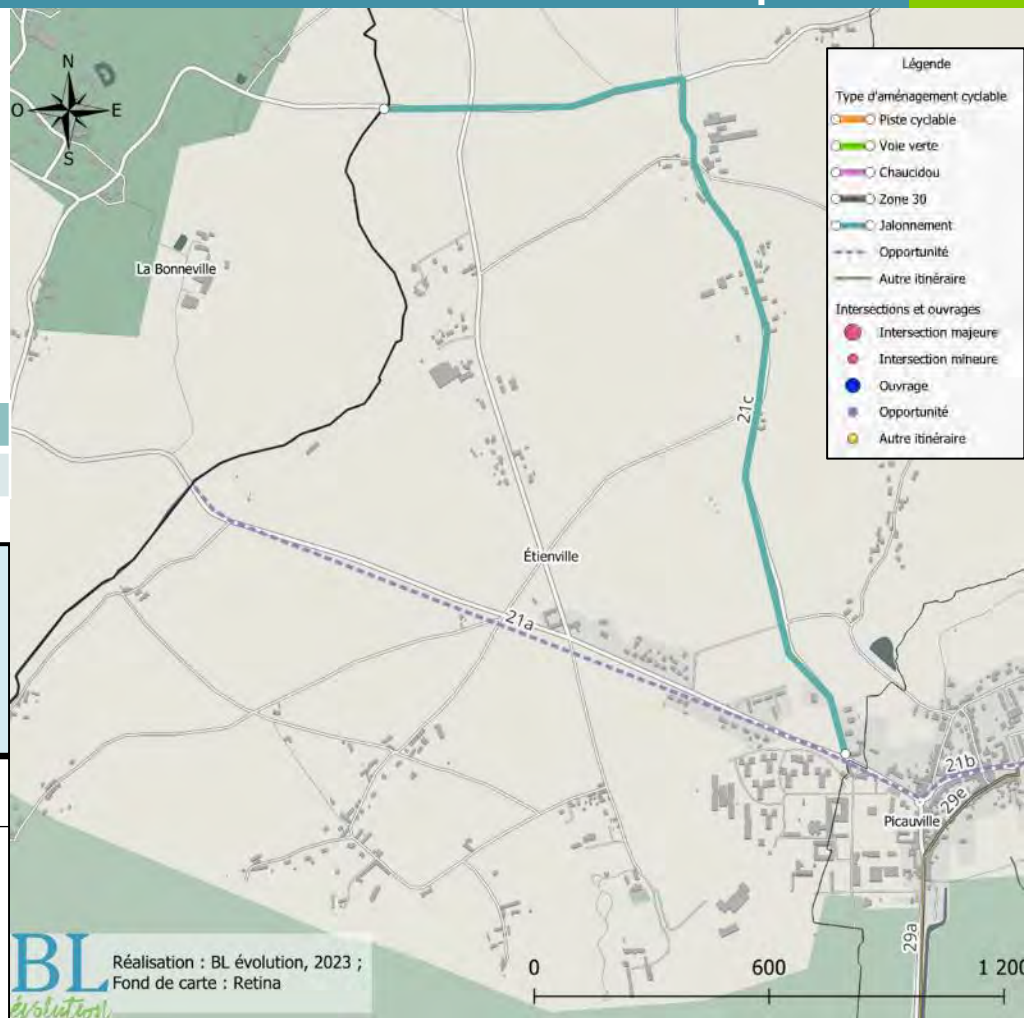
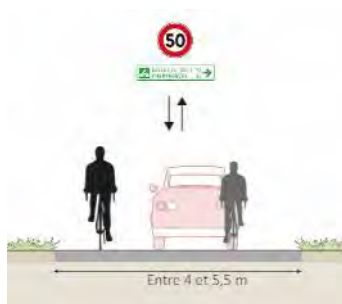
- Intermodalité : transport à la demande (TAD) à La Bonneville.
- Connexion vers l'est de la Communauté de Communes (Saint-Sauveur-le-Vicomte).

Maître d'ouvrage : Département.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
21c	D24, D130	Etienville	2613 m	9 k€

2,6 km	Impact :
9 k€	Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :



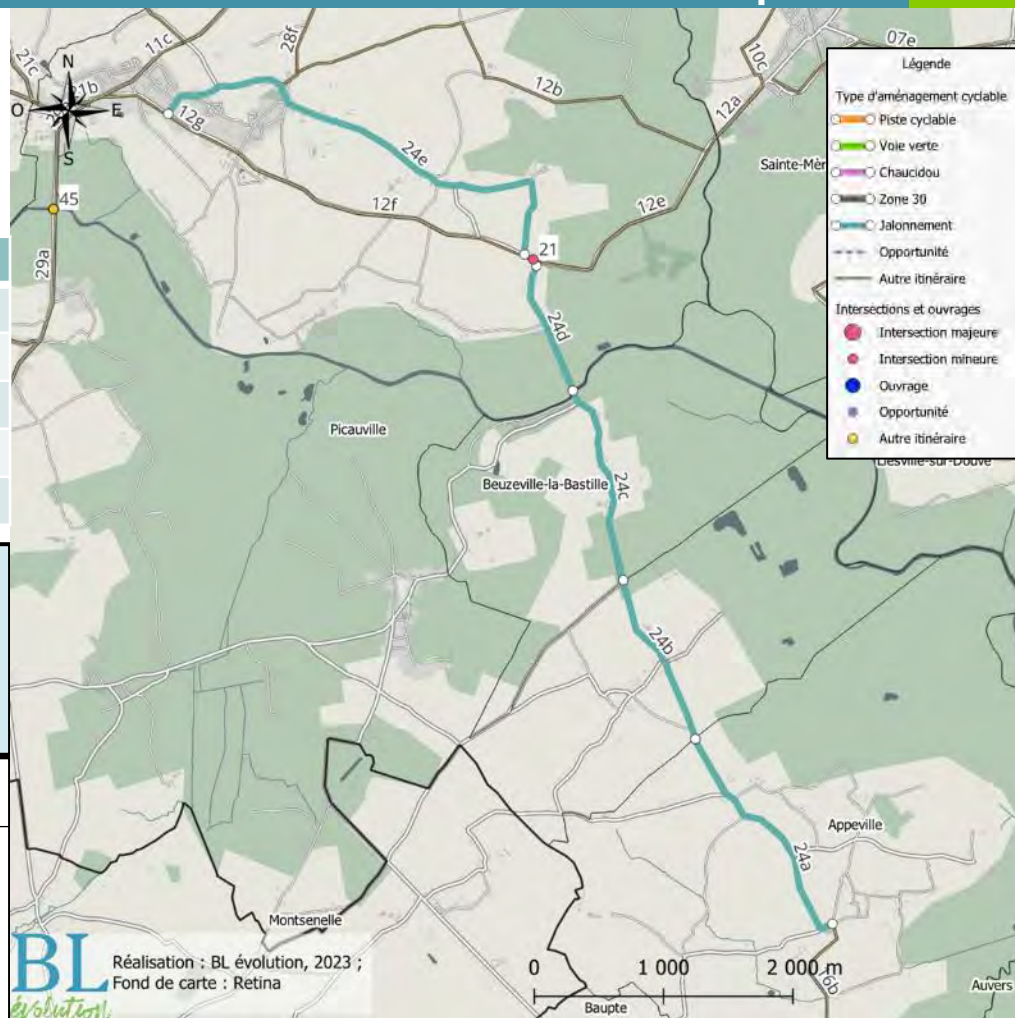


Enjeux :

- Desserte des communes de Beuzeville-la-Bastille et Appeville;
- Liaison vers Picauville et Bauppte.

Maître d'ouvrage : Département.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
24a	D69	Appeville	1937 m	7 k€
24b	D69	Picauville	1376 m	5 k€
24c	D69	Beuzeville-la-Bastille	1588 m	5 k€
24d	D67	Picauville	1044 m	4 k€
24e	D69	Picauville	2799 m	9 k€



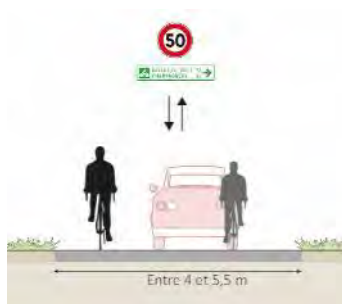
8,7 km

Impact :

30 k€

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :



N° Intersection	Voie	Commune	Type	Coût
21	D67 / D70	Picauville	Intersection mineure	10 k€



Enjeux :

- Itinéraire à enjeux touristique;
- Liaison avec Carentan-les-Marais.
- Itinéraire de la Vélomaritime.

Maître d'ouvrage : Communes de Carentan-les-Marais, Sainte-Marie-du-Mont.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
25a	Voie sans nom	Carentan-les-Marais	772 m	3 k€
25b	Porte à flots la Barquette	Carentan-les-Marais	364 m	1 k€
25c	Rue de la Rive	Carentan-les-Marais	9053 m	30 k€
25d	Vlg de la Haute Addeville	Carentan-les-Marais	2152 m	7 k€
25i	Rue de la Rive	Sainte-Marie-du-Mont	431 m	1 k€



12,8 km

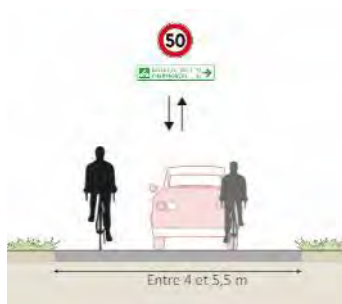


43 k€

Impact :

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :



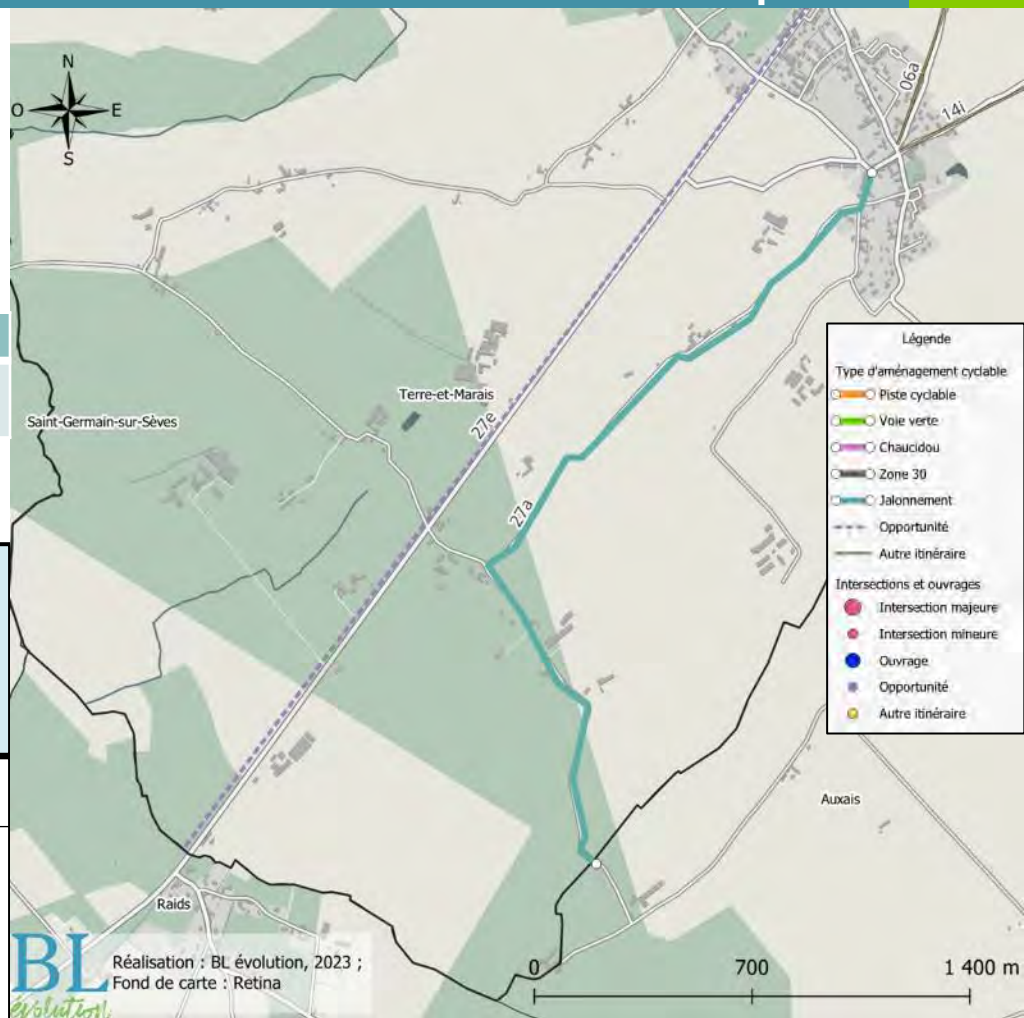


Enjeux :

- Connexion avec le sud-ouest de la Communauté de Communes : Raids, Perrier.

Maître d'ouvrage : Commune de Terre-et-Marais.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
27a	Vge de la Renardière	Terre-et-Marais	2954 m	10 k€



	3 km	Impact :
	10 k€	Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :



Enjeux :

- Intérêt touristique.

Maître d'ouvrage : Département, Commune de Picauville.

Mise en œuvre spécifique : à court terme, si le trafic est inférieur à 2000 véhicules/jour, aménagement d'un chaucidou sur le tronçon 29a.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
29a	D24	Picauville	4495 m	1,5 M€
29b	D24E1	Picauville	610 m	2 k€
29c	Route de Longerac	Picauville	909 m	3 k€
29d	Route de Longerac	Picauville	1804 m	6 k€
29e	Rue du Bauptois	Picauville	341 m	38 k€

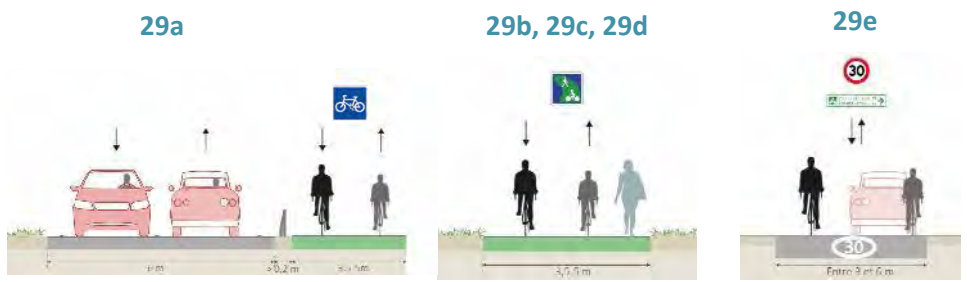
 **3 km**

 **1,87 M€**

Impact : 

Faisabilité : 

Profils de voirie recommandés :



N° Intersection	Voie	Commune	Type	Coût
45	D24	Picauville	Ouvrage	300 k€



Enjeux :

- Connexion avec les bourgs en périphérie de Carentan-les-Marais.

Maître d'ouvrage : Commune de Carentan-les-Marais.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
30a	Boucle de Brévands	Carentan-les-Marais	14820 m	50 k€
30b	Rue de Beuzeville	Carentan-les-Marais	1316 m	4 k€

	16 km	Impact :
	54 k€	Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

- Connexion avec les bourgs en périphérie de Carentan-les-Marais.

Maître d'ouvrage : Département, Commune de Carentan-les-Marais.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
31a	D329	Carentan-les-Marais	1948 m	10 k€
31b	Rue des Vauxelles	Carentan-les-Marais	3100 m	11 k€
31c	Village du Boujamet – Rue de Barentin	Carentan-les-Marais	5091 m	17 k€



11 km

Impact :



38 k€

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

- Desserte de Liesville-sur-Douve;
- Liaison entre Carentan-les-Marais et Chef-du-Pont.

Maître d'ouvrage : Département.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
32a	D270	Carentan-les-Marais	1567 m	5 k€
32b	D270	Liesville-sur-Douve	3379 m	11 k€
32c	D270	Sainte-Mère-Eglise	3442 m	12 k€



8,3 km

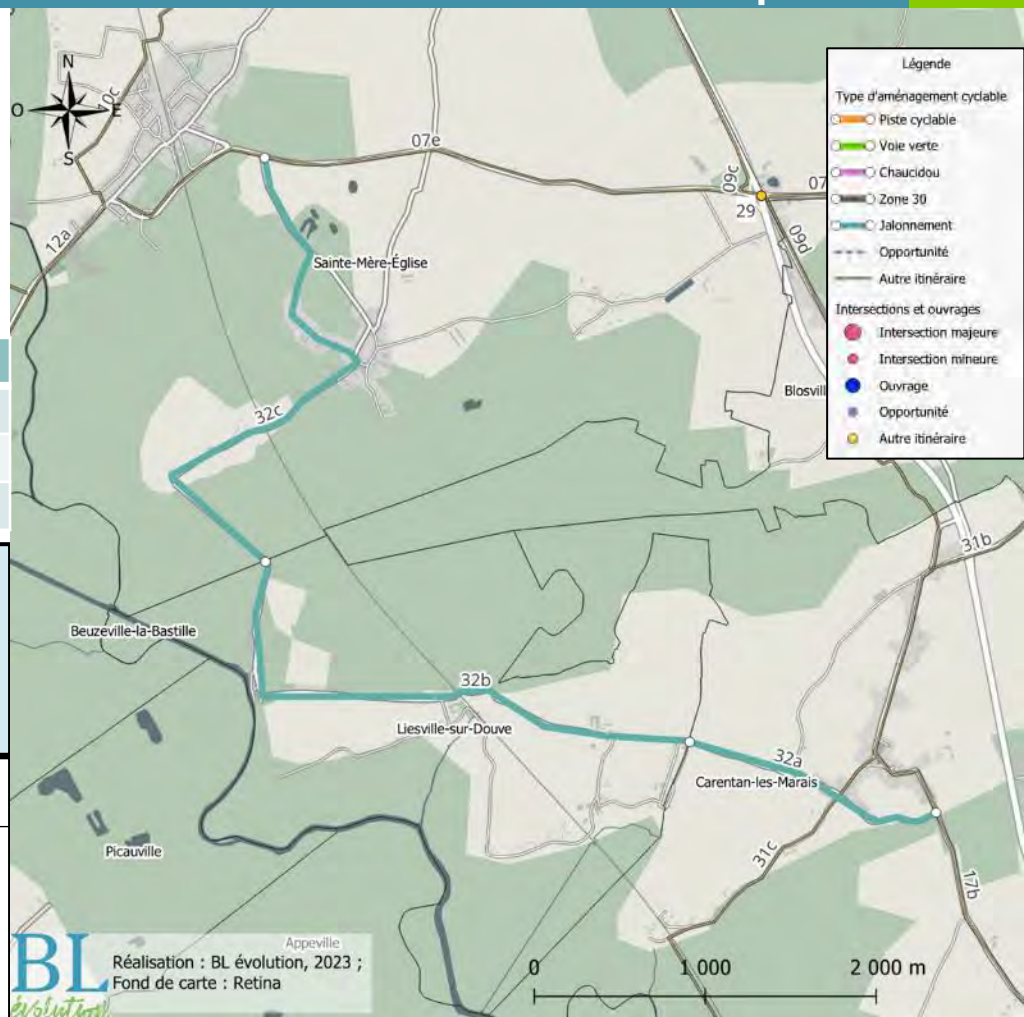
Impact :



28 k€

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :





Enjeux :

- Connexion avec le bord de mer : intérêt touristique.

Maître d'ouvrage : Département.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
33c	D17	Sainte-Mère-Eglise	9064 m	30 k€



9 km

Impact :



30 k€

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :



Annexes

- Fiches itinéraires CCBDC
- **Fiches itinéraires liées au plan vélo de Carentan les Marais**



Enjeux :

- Liaison vers Saint-Côme-du-Mont et le nord de la Communauté de Communes;
- Desserte de la maison du Parc Naturel Régional des Marais du Cotentin et du D-Day Expérience;
- Intermodalité : rejoindre l'aire de covoiturage au nord de Carentan-les-Marais.

Maître d'ouvrage : Département, Commune de Carentan-les-Marais.

N° Tronçon	Voie	Commune	Longueur	Coût
03a	D974	Carentan-les-Marais		Plan vélo CLM
03b	Rue du Bel Esnault	Carentan-les-Marais		Plan vélo CLM
03c	Rue de la Haute Maison	Carentan-les-Marais		Plan vélo CLM



5,1 km

Impact :

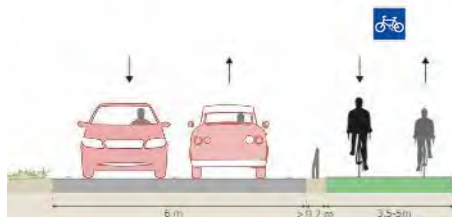


Voir plan vélo CLM

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :

03a



03b, 03c



N° Intersection	Voie	Commune	Type	Coût
41, 42, 43, 44, 14	D974	Carentan-les-Marais	Ouvrage	Plan vélo CLM
10, 12	D974	Carentan-les-Marais	Intersection Majeure	Plan vélo CLM



Guide d'aménagements cyclables

Principes et recommandations d'aménagements cyclables

Septembre 2023



Introduction

Rappels réglementaires
Critères de choix des aménagements

Aménagements en section courante

La bande cyclable
La piste cyclable
La voie verte
La Chaussée à Vie Centrale Banalisée (CVCB)
Traitement des carrefours
Traitement des giratoires

Aménagements des intersections et des carrefours

Intersections mineures
Intersections majeures

Aménagements des centres-bourgs

Partage de la voirie : critères de choix
La Zone 30
La zone de rencontre
L'aire piétonne
Les doubles sens cyclables
Les cédez-le-passage-cycliste au feu
Les Sas Vélo

Choix des revêtements et entretien

Details techniques

Bordures et séparations
Courbures et pentes
Potelets et mobilier urbain
Eclairage
Avaloirs et fil d'eau
Dispositifs anti-intrusion
Entretien

Stationnement vélo

Arceaux vélo
Box sécurisés

Signalétique et jalonnement

Signalisation verticale (panneaux)
Signalisation horizontale (marquage au sol)

Compteurs vélo

Ressources utiles

Introduction





LOM (Loi d'Orientations des Mobilités).

Adoptée le 26 Décembre 2019, elle a pour ambition de multiplier par 3 la part modale du vélo pour atteindre **12% d'ici 2030**.

5 mesures phares :

- Forfait mobilités durables : Jusqu'à 500 € / an (facultatif) pour encourager les employés à effectuer leurs trajets domicile-travail à vélo, trottinette ou covoiturage.
- Lutte contre le vol avec le marquage et l'identification de tous les vélos neufs (Janvier 2021) et vélos d'occasion (Juillet 2021).
- Accueil et transports des vélos non-démontés dans les trains et autocars.
- Lors de rénovation de voies interurbaines, s'il y a un besoin avéré, création d'aménagements cyclables.
- Offrir aux enfants avant l'entrée dans le second degré l'apprentissage du vélo à l'école.

Loi ENE (Engagement national pour l'environnement)

Arrêté le 20 février 2012, cette loi oblige les constructeurs de bâtiments d'habitations et de bureaux neufs de créer un espace vélos sécurisé.

Il peut être créé dans le bâtiment, disposant d'une porte, accessible, soit à l'extérieur mais disposant d'un abri et sécurisé de la rue. Pour les bâtiments construits après Juillet 2012, un emplacement vélo de 0,75 m² par logement doit être prévu. Pour les bâtiments de bureaux plus anciens, une capacité de 20 places ou plus doivent être prévues à destination des salariés.

Art R111-14-4 / R111-14-5 / 5111-14-6 / R111-14-7 / R111-14-8

Décret du 16 Juillet 2016. Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements, bureaux, industriel comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants de l'immeuble, aux salariés, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos...Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert, clos et situé sur la même unité foncière que le bâtiment. Cet espace réservé comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue. Il présente une capacité de stationnement en adéquation avec le nombre, le type ou la surface de logements précisée par arrêté du ministre chargé de la construction.)

Loi ALUR

Obligation des syndics, possédant au sein des copropriétés des parkings à usage privatif mais ne possédant pas de parking à vélos sécurisés, d'inscrire à l'ordre du jour leur création, ainsi que de joindre les devis correspondants. (Janvier 2017).

Loi LAURE

L228-2 : « A l'occasion des **réalisations ou des rénovations** des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements **sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants**, en fonction des besoins et **contraintes de la circulation**. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

l'IISR (l'Instruction Interministérielle de la Signalisation Routière)

Adopté en 1963, l'IISR est un guide de la signalisation routière. Il comporte un certain nombre de mesures concernant les vélos que l'on peut retrouver sur nos routes françaises.



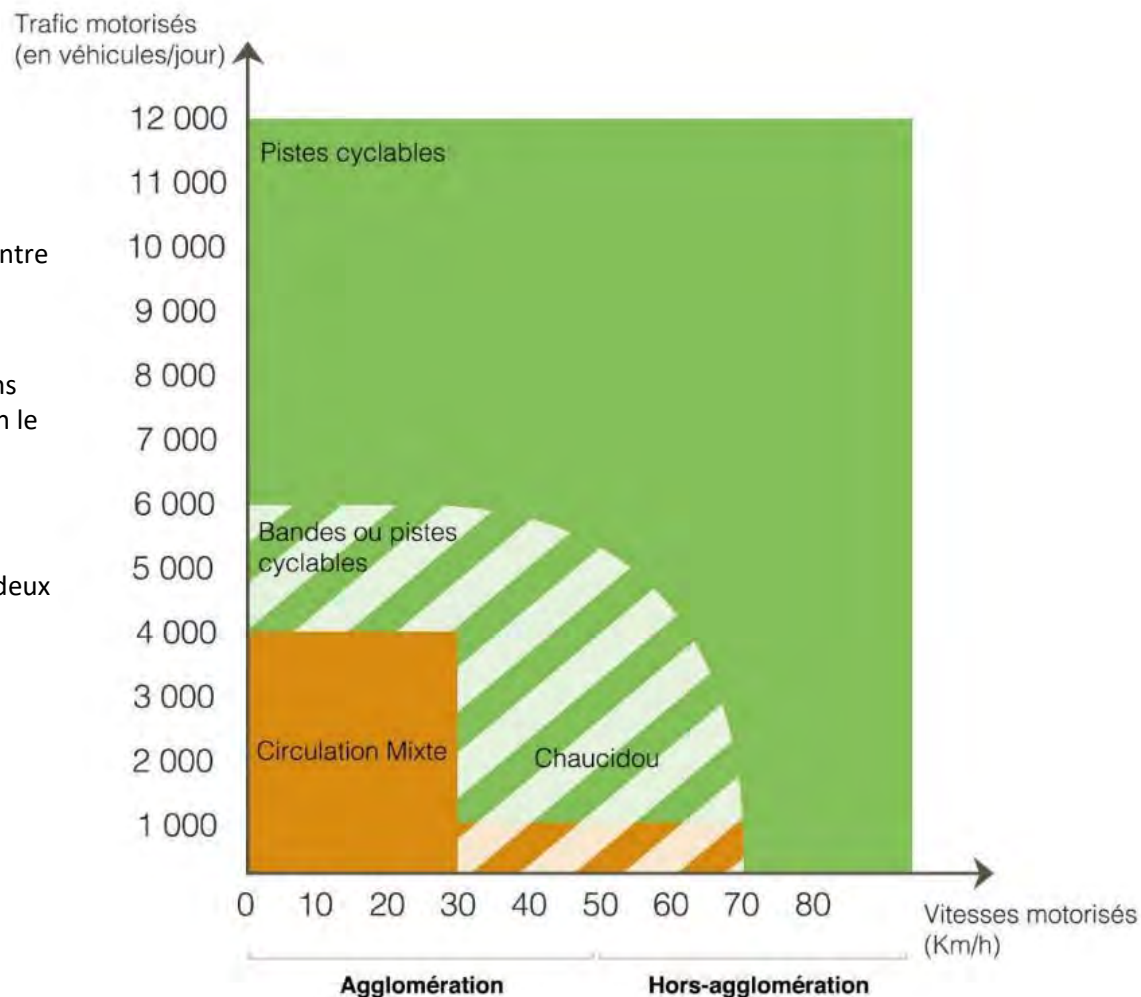
La possibilité pour les vélos de partager la voirie avec les véhicules motorisés dépend de deux critères :

➤ **Le volume de trafic et vitesses de circulation**

En agglomération et au-delà de 4000 véhicules par jour (dans les deux sens) dont 400 aux heures de pointe et à des vitesses supérieures à 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.

Hors agglomération et au-dessus de 1 000 véhicules par jour (dans les deux sens de circulation), et une vitesse dépassant les 70 km/h le partage de la voirie ne devient plus possible.

Vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, vélorue, zone de rencontre...), ces deux critères sont exclusifs : si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.

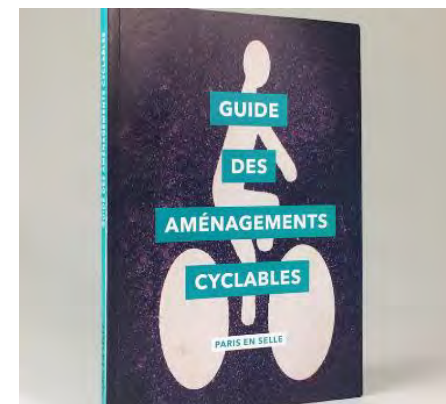




Critères d'aménagements

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2.000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Paris en Selle - 2019



Cerema – Rendre sa voirie cyclable - 2021



Aménagements en section courante





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

Caractéristiques

Dimensions :

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

Application

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



- Facile, rapide à mettre en place et peu onéreux
- Solution au manque de place
- Faible sentiment de sécurité
- Dégradation rapide
- Accidentologie élevée
- Risque d'emportierage
- Stationnement gênant
- Proximité aux polluants



Bande cyclable, Rotterdam, Pays-Bas

Crédits photo : google-maps.fr



Bande avec peinture et espace tampon Charleville-Mézières

Crédits photo : Quotidien l'Ardennais



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

Caractéristiques

Dimensions :

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

Application

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



- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Peu de conflits d'usages si largeur suffisante • Sécurisation optimale • Eloignement des polluants • Aménagement durable | <ul style="list-style-type: none"> • Emprise sur chaussée importante • Coût supérieur à une bande |
|---|---|



Piste cyclable bidirectionnelle, Nanterre, France

Crédits photo : Nanterre.fr



Piste cyclable unidirectionnelle, Utrecht, Pays-Bas

Crédits photo : cycling-embassy.co.uk



Une voie verte est une voie exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos.

Caractéristiques

- Dimensions : > 3 m (minimum); 4 m (conseillé).
- Il est conseillé d'adopter un revêtement en enrobé plus confortable pour les cyclistes, plus durable (moins d'entretien) et moins contraignant en cas d'intempéries.

Application

- Anciennes voies ferrées, canaux, chemins.
- Eloignée des grands axes routiers, elle permet des liaisons intercommunales dans l'apaisement et la sécurité.



- Valorisation de l'environnement et du patrimoine
- Sécurisation optimale
- Eloignement des polluants
- Aménagement durable

- Incompatible en zone urbaine
- Stabilisé non propice aux déplacements du quotidien.



Voie verte, France

Crédits photo : France-ecotours.com



Panneaux de signalisation indiquant une entrée et sortie de voie verte

Crédits photo : wikipedia



Chaussée à voie centrale banalisée ou chaussée à circulation douce (Chaucidou)

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

Caractéristiques

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

Application

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



- Rapide et peu onéreux
- Emprise au sol limitée
- Apaisement de la circulation
- Faible sentiment de sécurité
- Bandes multifonctionnelles



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

Crédits photo : Isabelleetlevelo.fr



Chaucidou avec panneau d'information, La Turballe, France

Crédits photo : actu.fr

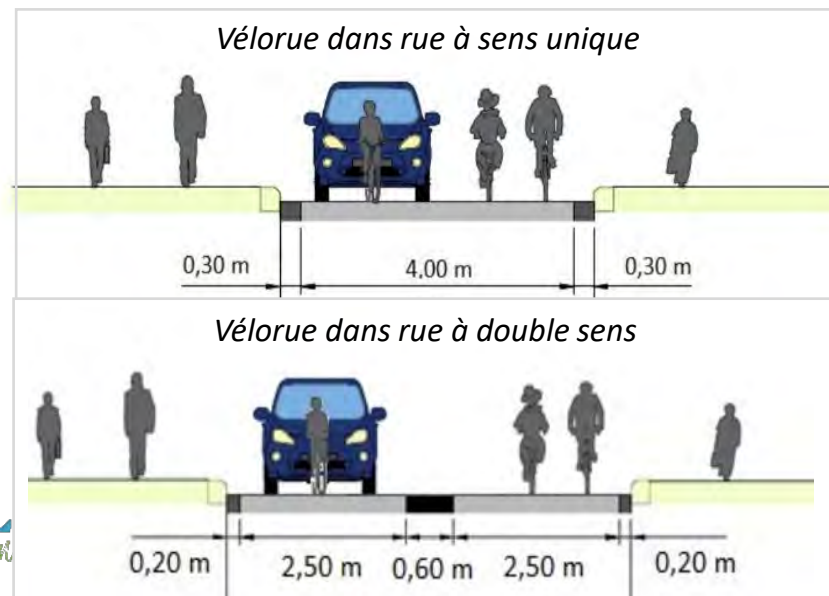
La Vélorue est une voie partagée entre les véhicules motorisés et les cyclistes où les vélos sont prioritaires. C'est un axe cyclable structurant offrant une alternative aux aménagements trop étroits.

Caractéristiques

- Dimensions : voie à sens unique : 4,60 m / voie à double sens : 6 m.
- Vitesse limitée à 30 km/h

Application

- Rues résidentielles avec desserte locale
- Trafic motorisé < 1000 véhicules par jour / sens
- La vélorue à la priorité sur les rues adjacentes



Vélorue – projet Rennes

Crédits photo : rayons d'action



Vélorue – Lille, France.

Crédits photo : BFM auto



- Emprise au sol limitée
- Apaisement de la circulation
- Peu contraignante vis-à-vis du transit auto si mal aménagée



Un couloir bus-vélo est un espace où peuvent circuler les lignes de bus ainsi que les vélos en agglomération. Ce type d'aménagement est souvent réalisé dans les villes françaises par sa facilité d'application et son faible coût. A noter que les dépassements bus/vélos incessants peuvent être créateurs de conflits entre les usagers, et que les voies de bus sont soumises aux mêmes problématiques que les bandes et pistes cyclables : le stationnement gênant.

Caractéristiques

- Dimensions : 3,20 m à 3,50 m; 4,50 m (avec séparateur).
- Le panneau M4D1 annonce l'accès aux vélos à chaque entrée du couloir de bus.

Application

La circulation mixte bus-vélo peut être durablement acceptable si :

- Le couloir de bus se situe sur une Zone à trafic limité ou zone piétonne;
- Il y a passage de bus sur rues résidentielles avec un trafic apaisé où aucune possibilité de déviation de la ligne n'est possible.



- Peu onéreux
- Gain de place



- Créateur de conflits
- Non sécurisant
- Baisse de la vitesse des bus et vélos.



Couloir bus vélo et panneau de gauche

Crédits photo : FUB.fr

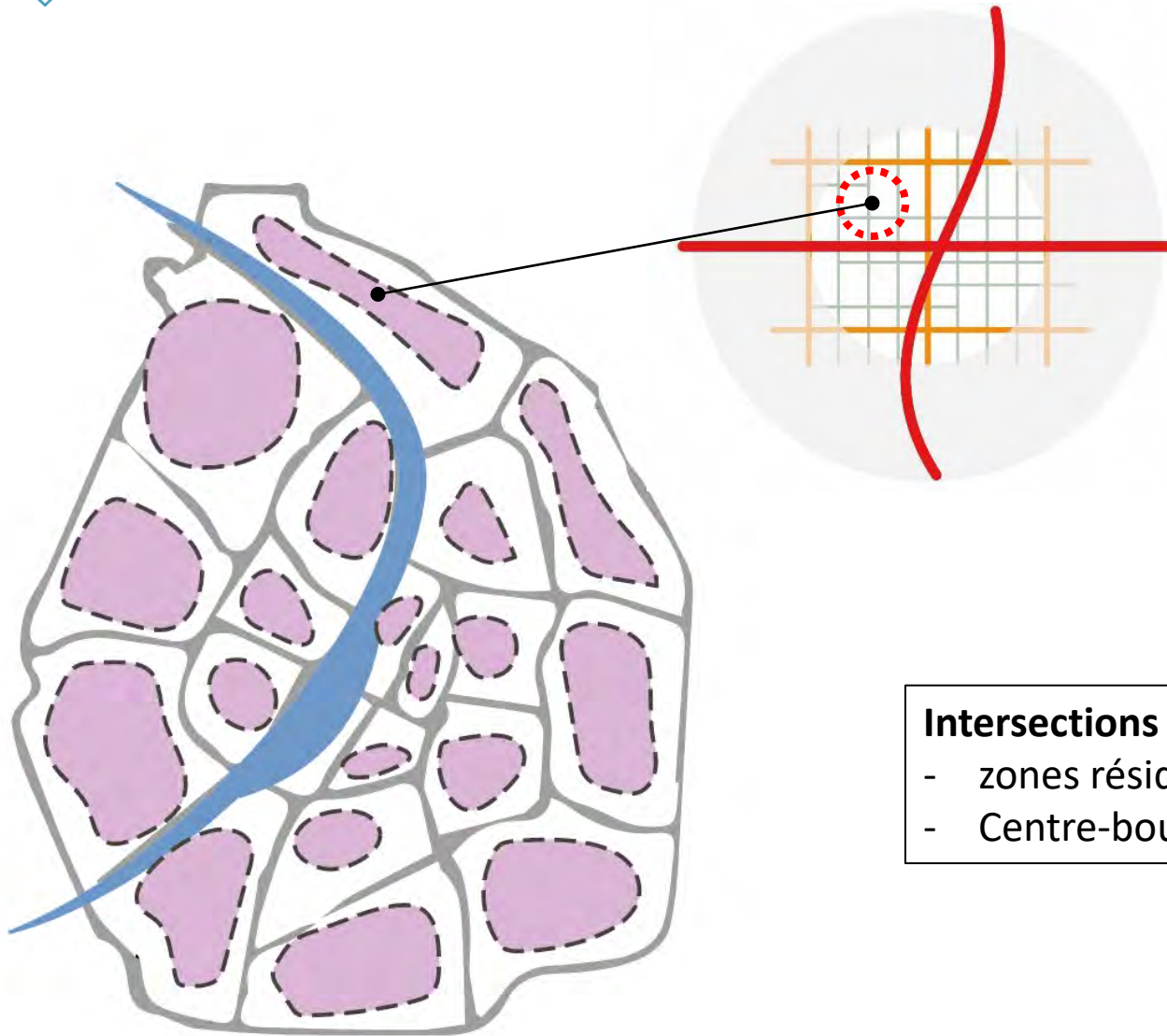


Panneau sens interdit sauf vélos et bus

Crédit photo : vélib-metropole.fr

Aménagements des intersections et des carrefours





Intersections mineures :

- zones résidentielles
- Centre-bourg/ville



Intersection mineure

Rond-point ellipse :

- *Lieu* : rues de desserte locale
- *Moyens* : ellipse peinte ou pavés/résine; priorité à droite
- *Coût* : 1000 € – 2000 €

Plateau + priorité à droite :

- *Lieu* : rues de desserte locale + axes transits, (cf : carrefours majeurs)
- *Moyens* : plateau sur plusieurs entrées + résine contrastée.
- *Coût* : 40 000 €

Mini-giratoire



Mini-giratoire - CEREMA



Plateau avec priorité à droite – Paris en Selle

Exemples :



Plateau priorité à droite Javron-les-Chapelles. Crédits photo : BL évolution



Giratoire à la Trinité-Porhoët. Crédits photo : Ouest France



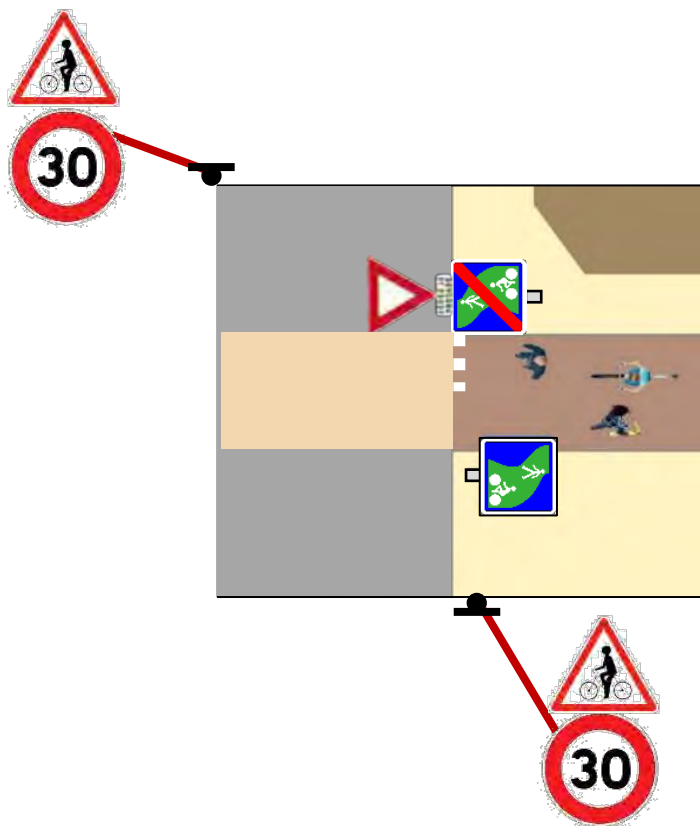
Intersection mineure – traversée contrastée

Marquer une traversée, entrée limitation vitesse :

- *Lieu* : rues de desserte locale, routes communales
- *Moyens* : résine au sol, pavés, enrobé contrasté
- *Coût* : en fonction du revêtement.



Intersection marquée par un revêtement en pavés dans une zone de rencontre – Ville de Niort.



Exemples de pose de résine pour marquer une continuité ou changement de direction.



Résine dans un carrefour avec priorité à droite



Intersection mineure

Petit plateau :

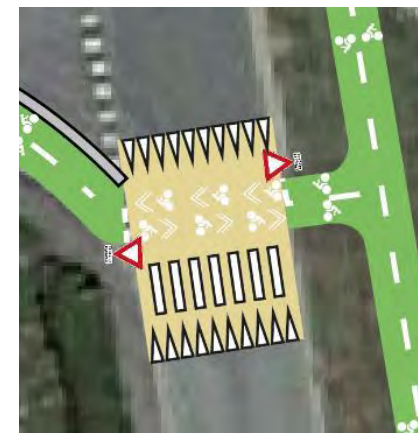
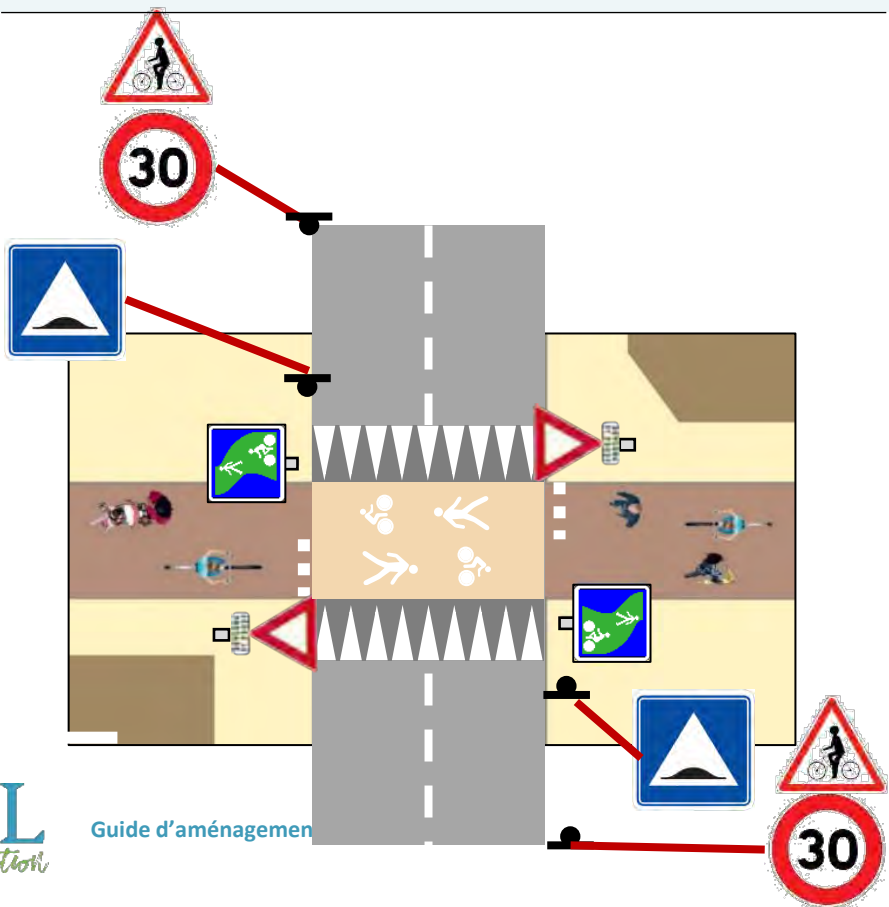
- *Lieu* : traversée de voie verte/piste cyclable en zone urbaine
- *Moyens* : petit plateau contrasté
- *Coût* : 10 000 €

Piste, trottoir:

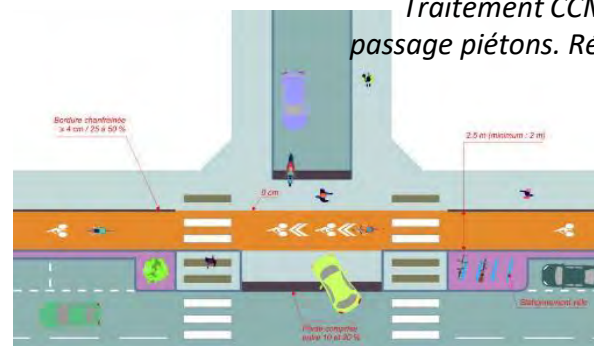
- *Lieu* : croisement piste cyclable / rue de desserte locale
- *Moyens* : trottoir/piste traversante continue
- *Coût* : mL piste cyclable



Partagetarue94 : traversée tégéval.



Traitement CCMA piste cyclable + passage piétons. Réalisation : BL évolution



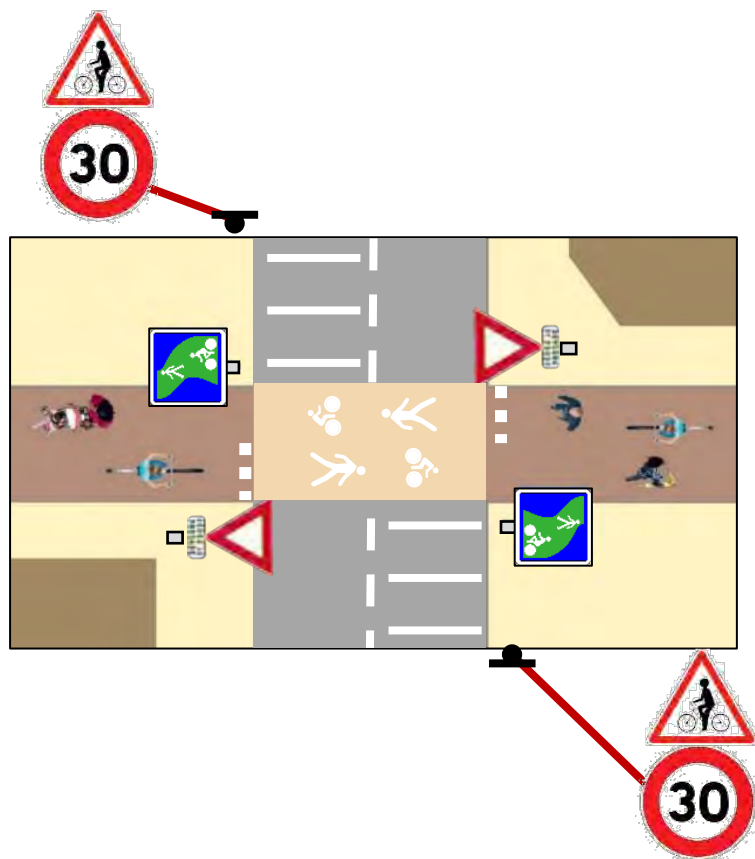
Trottoir traversant : CEREMA



Intersection mineure

Marquer une traversée de piste cyclable/voie verte :

- *Lieu* : traversée de voie verte/piste cyclable en zone rurale
- *Moyens* : résine + pictos + bandes rugueuses + panneaux
- *Coût* : 3 000 €



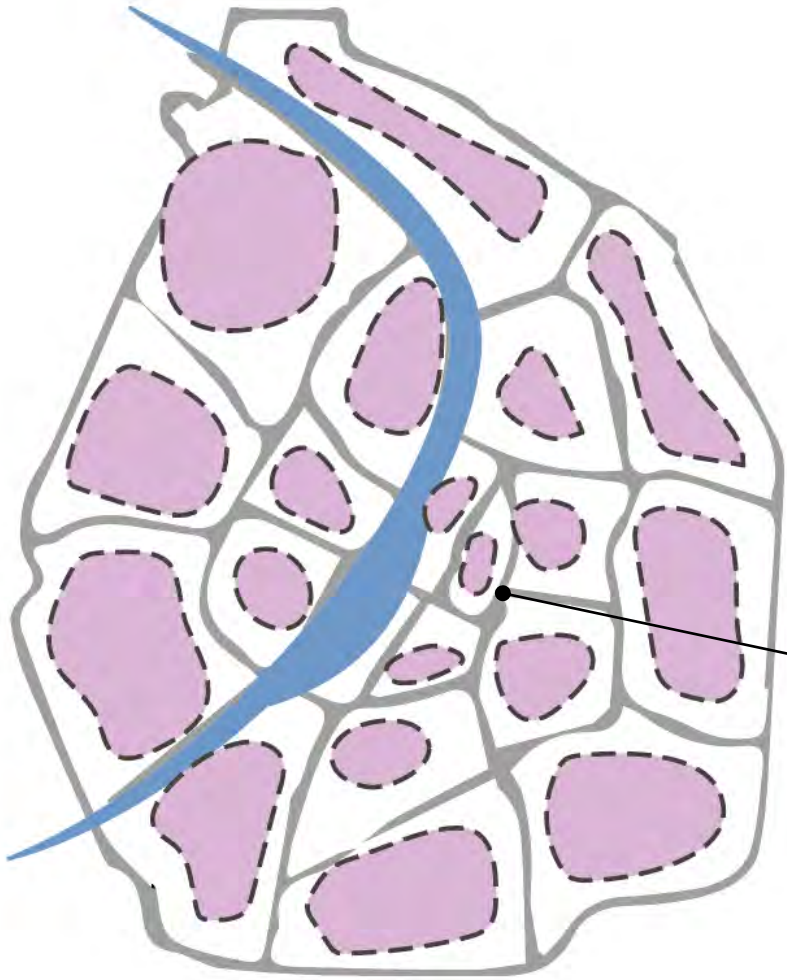
Exemple :



Exemple de bandes rugueuses

Aspects techniques :

- Régime de priorité : en fonction de l'axe adjacent
- Bandes rugueuses à disposer dans chaque sens;
- Résine contrastée à appliquer sur la traversée de la voie verte afin d'appuyer la continuité et d'informer les usagers de la voie principale.
- Panneaux de limitation de vitesse à 30 km/h, 50 km/h et le panneau A21, informant de la présence de cyclistes.



Intersections majeures :

- axes routiers structurants
- Grands giratoires

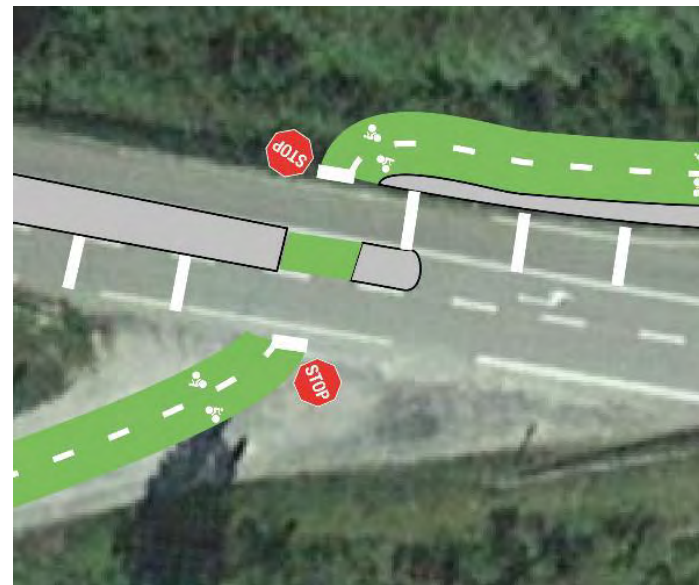


Intersection majeure

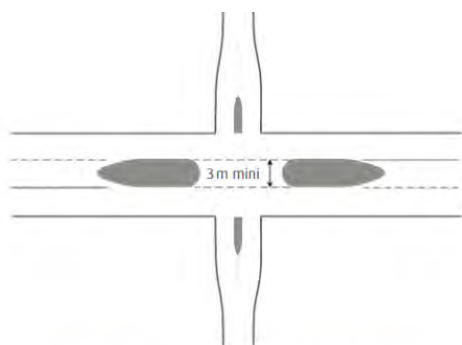
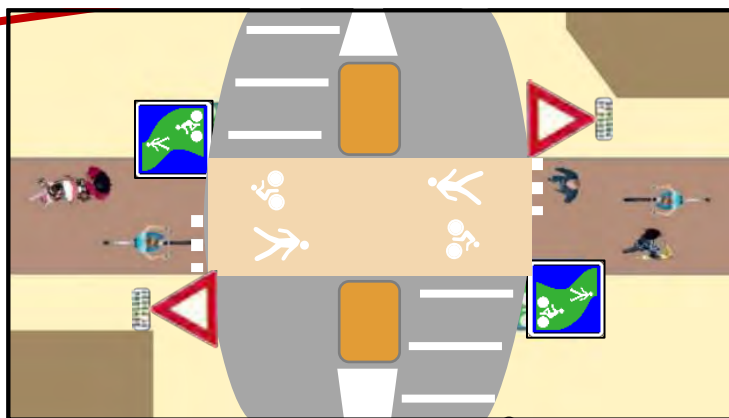
Sécuriser une traversée de piste/voie verte en zone rurale :

- *Lieu* : traversée de RD zone rurale.
- *Moyens* : résine + pictos + bandes rugueuses + refuge + panneaux.
- En zone urbaine, supprimer les bandes rugueuses.
- *Coût* : 40 000 €

Exemple :



Traversée en 2 temps avec refuge. Réalisation : BL évolution



Un îlot large (3 à 4 m) sur la voie principale permettra aux usagers de la voie cyclable de traverser en 2 fois
Source: Cerema



Aspects techniques :

- Priorité donnée à la voie principale, cédez-le-passage en sortie de voie verte/piste;
- Création d'un refuge supérieur ou égal à 3 m permettant une traversée en deux temps;
- Panneaux de limite de vitesse et présence de vélos à préciser en amont par une signalisation verticale.
- Résine contrastée à appliquer avec pictogrammes vélos et piétons.
- Bandes rugueuses également disposées en amont de la traversée afin de faire ralentir les véhicules motorisés;
- Conserver une surface plane de la voie verte pour faciliter les accès et le confort de tous les usagers.

Exemple d'une illustration du CEREMA d'une traversée avec refuge central.



Grand plateau

Transformation d'un petit giratoire / traversée axe routier structurant étroit :

- *Lieu* : traversée de RD zone urbaine, petit giratoire sur axe structurant.
- *Moyens* : plateau contrasté. En zone urbaine. Privilégier la priorité à droite, mais possibilité de rendre prioritaire l'axe routier principal.
- *Coût* : 40 000 €



Traitement intersections –
La Plaine sur Mer. Réalisation :
BL évolution



Exemple :

Avant



Après



Exemple d'un plateau avec priorité à droite, rue pasteur à La Plaine-sur-Mer. Crédits photo : Google Streetview

Aspects techniques :

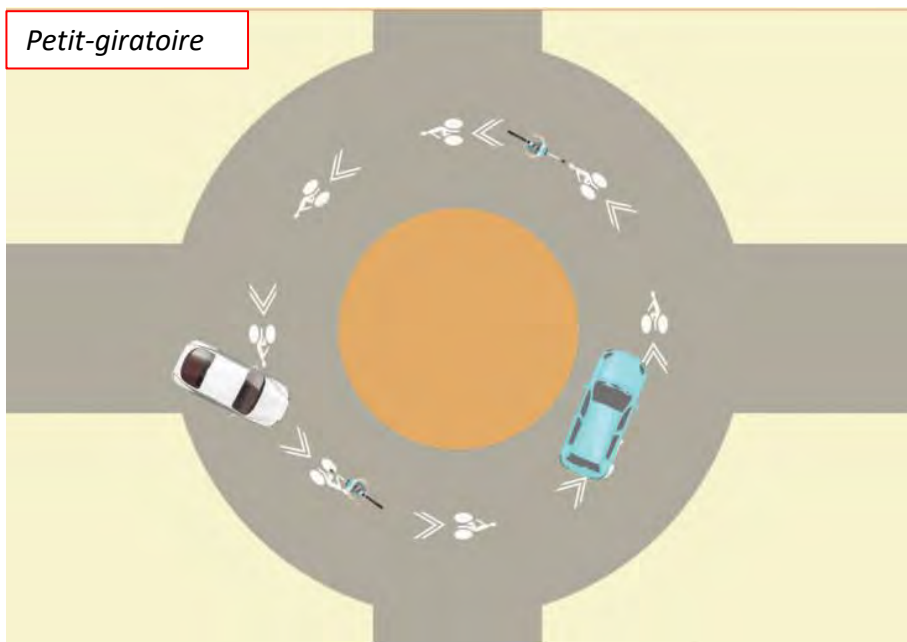
- Ne pas inscrire de pictogrammes vélos, ni d'aménagements cyclables sur le plateau qui est un espace neutre. Passages piétons tolérés.



Transformation à court terme d'un petit giratoire

- *Lieu* : petits giratoires
- *Moyens* : pictos vélo + chevrons disposés au centre de l'anneau
- *Coût* : dépend du nombre de pictogrammes

Petit-giratoire



Petit giratoire - CEREMA

Exemple :



Exemple de disposition d'un jalonnement horizontal pour signaler la présence de vélos dans le giratoire.

Aspects techniques :

- Les petits giratoires inférieurs à 20 m de rayons peuvent être transformés en plateau mais également être aménagés à court terme avec des pictogrammes vélos + chevrons au centre de la voie (voir gabarits).



Grand giratoire

Sécurisation d'un giratoire :

- *Lieu* : Grands giratoires supérieurs à 20 m de rayon (ZAE, rocade, axes structurants etc.)
- *Moyens* : giratoire à la hollandaise + régime de priorité favorable aux cyclistes + EDPM + bordures de traversées planes.
- *Coût* : 50 à 100 000 €

Avant



Après



Exemple :



Voie verte rendue prioritaire sur une branche d'un giratoire
Source : Cerema

Exemple d'une traversée de giratoire avec priorité donnée à la voie verte.

Aspects techniques :

- Pour les giratoires avec un rayon supérieur à 20 m (du centre du giratoire à la bordure extérieure du trottoir, possibilité de créer un giratoire à la hollandaise. L'anneau cyclable est séparé de l'anneau central avec le plus souvent, priorité aux intersections, panneaux cédez-le-passage à mettre en place pour les véhicules motorisés.
- L'anneau de la voie verte doit comporter le moins d'angles possibles pour faciliter les déplacements à pied et à vélo.
- Les bordures de franchissements entre la voie verte et la chaussée doivent être nulles ou à minima être de type CS2.
- Entrée de voie verte à traiter avec le panneau C115.



$R1 = 6,5 \text{ à } 10 \text{ m}$
 $R2 = 12,5 \text{ à } 20 \text{ m}$
 $Ra = 12 \text{ m}$
 $Rb = 5 \text{ m}$
 $B = 5 \text{ à } 6 \text{ m}$
 $b1 = 1,9 \text{ à } 1,5 \text{ m}$
 $b2 = 2 \text{ à } 2,5 \text{ m}$
 $L = 9 \text{ m}$

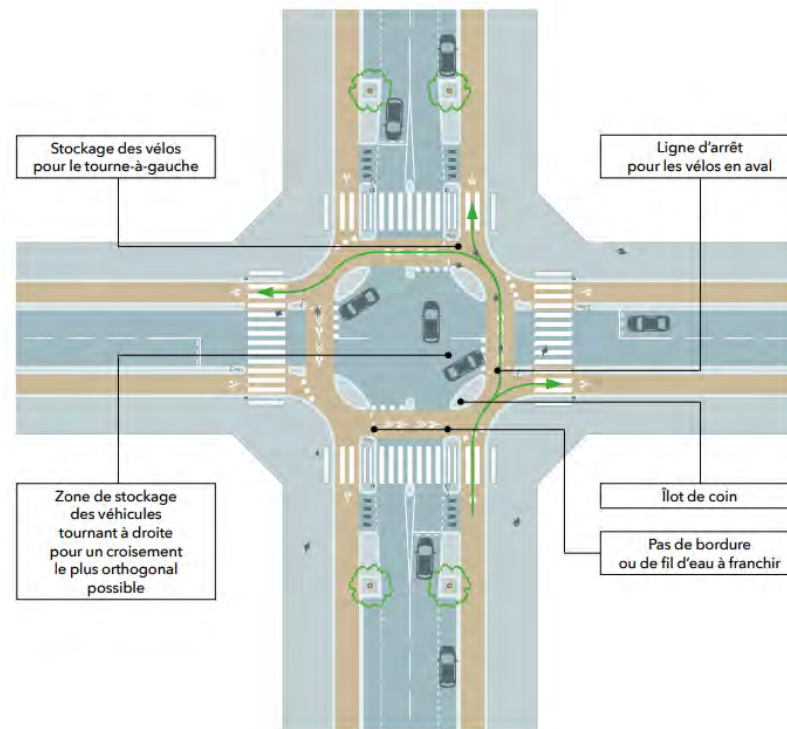


Carrefours à la Hollandaise

Sécurisation d'un carrefour à feu :

- *Lieu* : carrefours à feu
- *Moyens* : continuité de la piste + ilots + régime de priorité
- *Coût* : 20 à 40 000 €

Exemple :



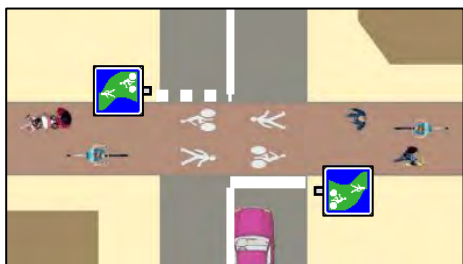
Carrefour à la hollandaise – Paris en Selle



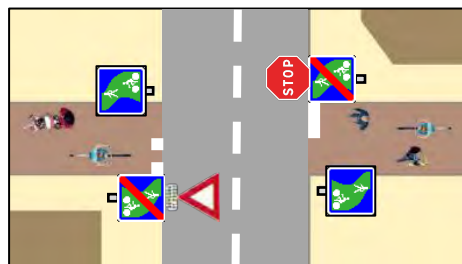
Carrefour à la hollandaise - CEREMA



Gestion des traversées :

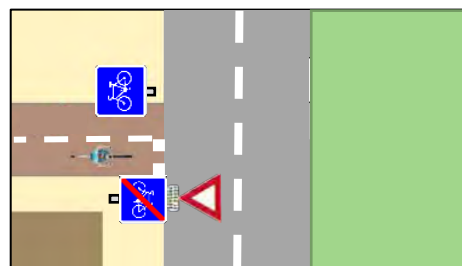
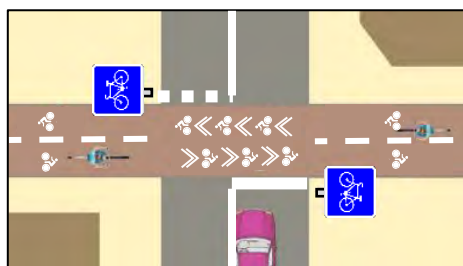


Voie verte prioritaire



Voie verte non-prioritaire

- Si la voie verte se poursuit, indiquer seulement le panneau d'entrée C115.
- Si la voie verte s'arrête ponctuellement ou définitivement, indiquer le panneau de sortie C116.



- Si la piste cyclable se poursuit, indiquer seulement le panneau d'entrée B22 ou C113.
- Si la piste cyclable s'arrête ponctuellement ou définitivement, indiquer le panneau de sortie B40 ou C114.

Signalisation zone de rencontre :

- Sortie zone 30
- Sortie zone de rencontre

B53 B54 B30

EB20

B54 B52

- Sortie aire piétonne

B55 B52 B30

Signalisation traversées :

Exemples des schémas de marquage				
1 sens de circulation cycle		2 sens de circulation cycle		
Chaussée < 6m	Chaussée ≥ 6m	2 voies de circulation		3 et 4 voies de circulation
		2 voies de circulation		1 marquage par voie et par sens
		Largeur restreinte	Largeur normale et avec passage piétons	

Les schémas sont faits pour des largeurs de voies de 3m. Ils sont donc à adapter dans des configurations différentes.

- Propositions de traversées d'intersections de Nantes Métropole. Dans tous les cas, chevrons + pictogramme vélo.

Aménagements des centres bourgs



Une zone 30 est une section de rue, partie de la ville où la vitesse de tous les véhicules est limitée à 30 km/h. Cependant, il ne s'agit pas d'un aménagement cyclable et doit être accompagné d'autres mesures. Le gouvernement et le Cerema se sont positionnés en faveur du 30 km/h en agglomération de façon homogène pour sécuriser les communes et limiter l'accidentologie.

Caractéristiques

- La zone 30 est définie par les panneaux B30 (entrée dans la zone) et B51 (sortie de la zone). Ils peuvent être installés en entrée et sortie de rue, d'une zone de la ville ou même de la ville.
- A la signalisation doit être ajouté un aménagement de la chaussée afin de garantir un respect de la vitesse (réduction des voies, plateaux, écluses etc...). A Saint-Omer, malgré la présence d'une signalisation verticale et horizontale, la chaussée très large et la vue dégagée sont autant d'éléments qui ne permettront pas de faire respecter la limite de vitesse.

Application

- Dans toute la ville hors contournement, et hors boulevards à plusieurs voies. Dans toutes zones résidentielles, zones d'activités.



Ecluse avec passage cycliste



Zone 30 – Panneau B30 B51

Crédits photo : sécurité-routière.net



Zone 30 – Rennes, France

Crédits photo : AMF42.fr



Zone 30 – Saint-Omer, France

Crédits photo : Lavoixdunord.fr



- Abaissement de la vitesse des véhicules motorisés
- Baisse de l'accidentologie
- Sortir du caractère trop routier
- Aménager la chaussée en complément
- Coût des aménagements de type écluses, plateaux...



Une zone de rencontre est une voie en agglomération où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur tous les véhicules (y compris les vélos). La vitesse y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception.

Caractéristiques

- Aménagement voirie complémentaire à la signalisation, à mettre en place, afin d'être efficace.
- Il est conseillé de mettre au même niveau la chaussée et le trottoir.

Application

- On retrouve les zones de rencontres dans les centres-bourgs, hypercentres ainsi que dans des zones résidentielles.
- Si toutes les conditions de l'aménagement sont réunies, la circulation est apaisée et mixte, aucun besoin d'aménagement cyclable.



- Abaissement de la vitesse des véhicules motorisés
- Baisse de l'accidentologie
- Sortir du caractère trop routier
- Aménager la chaussée en complément
- Modification du plan de circulation
- Piéton prioritaire sur les vélos



Zone de rencontre – Panneau B52 B53

Crédits photo : sécurité-routière.net



Exemple de zone de rencontre

Crédits photo : Fub.fr



L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder, à l'exception. Le vélo circulant au pas y est autorisé et la présence de véhicules motorisés doit rester exceptionnelle.

Caractéristiques

- Une aire piétonne doit permettre l'accès à tous (PMR, poussettes, vélos, livraisons).
- Elle doit s'affranchir de trottoir et être uniforme. Le revêtement, peut-être pavé ou disposer d'un enrobé en asphalte, mais la surface doit rester plane pour faciliter la circulation des usagers.
- Le passage d'une rue à l'autre ne doit pas mettre en avant de bordures ou obstacles.

Application

- Souvent aménagées dans les rues d'hypercentres, centres-bourgs mais aussi établissements scolaires, afin de permettre aux habitants d'une ville de circuler dans un espace apaisé.
- Dans la construction d'un itinéraire cyclable, les aires piétonnes ne doivent pas se trouver dans la trajectoire d'un axe vélo structurant (conflit d'usages).



- Zones d'apaisement
- Commerçants réfractaires
- Baisse de l'accidentologie



Aire piétonne – Panneau B54 B55

Crédits photo : sécurité-routière.net



Aire piétonne de Chartres

Crédits photo : Chartres.fr

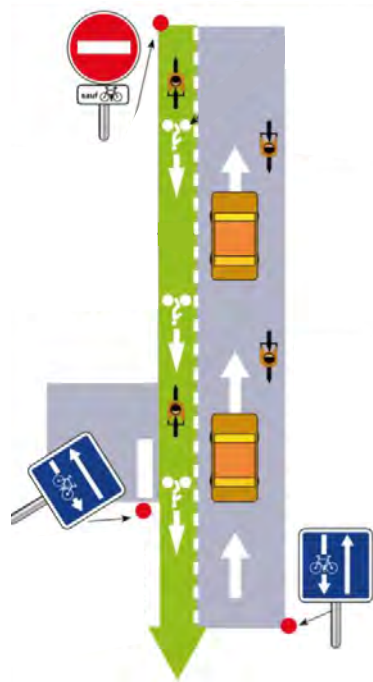


Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes.

Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est parfois impressionnant dans les rues étroites.

Cyclistes et automobilistes doivent faire attention aux intersections.

Caractéristiques



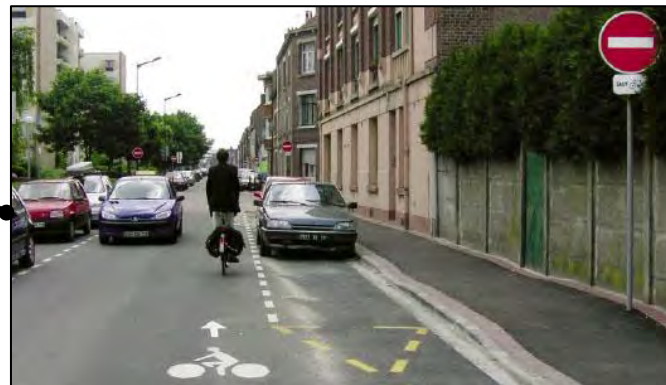
Signalisation réglementaire :

- Panonceau « sauf vélo » M9v2

Signalisation facultative :

- Panneau bleu entrée de rue C24a (conseillé);
- Panneau bleu milieu de rue C24c;
- Pictogramme vélo + flèche dans tous les cas de DSC (conseillé);
- Si la chaussée est supérieure à 3,5 m, le double sens cyclable peut être signalé par une bande cyclable (conseillé).

Application



Double sens cyclable < 3,5 m

Crédits photo : aut-idf.org



Double sens cyclable > 3,5 m

Crédits photo : ville-clichy.fr



- Apaisement de la circulation auto
- Faible coût pour une augmentation importante du linéaire cyclable

- Risques d'emportierage
- Anxiogène pour les cyclistes en cas de chaussée étroite

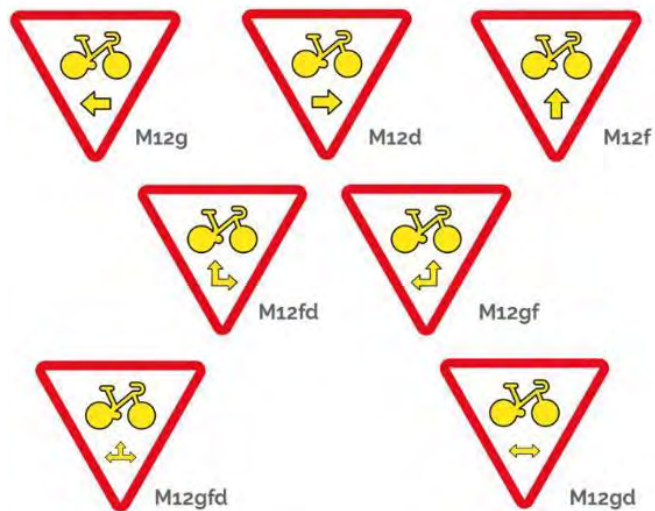


Le cédez-le-passage-cycliste au feu est matérialisé par des panneaux **M12**. Il autorise au cycliste de franchir la ligne d'arrêt pour aller dans la direction indiquée par les flèches, à condition de respecter la priorité accordée aux usagers bénéficiant du feu vert.

Caractéristiques

2012 : Apparition du tourne-à-droite et tout droit

2015 : Généralisation pour toutes les directions



Différents panonceaux M12

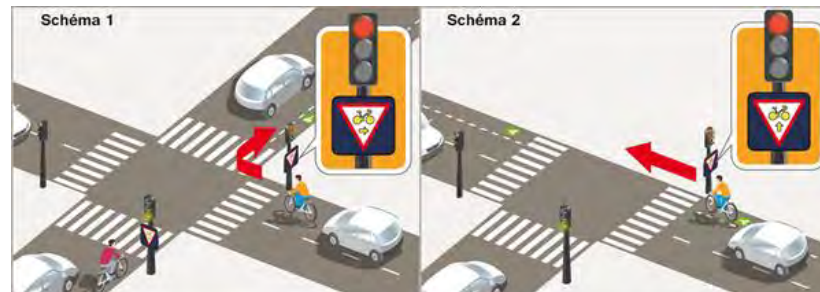
Crédits photo : mysignalisation.fr

Dimensions : 150 mm, 300 mm, 500mm.

Souvent trop petits, les panonceaux 150 mm ne sont pas conseillés.

Application

A rendre visible au dessus des répéteurs à hauteur d'homme.



Exemples d'application – Panonceaux M12

Crédits photo : sécurité-routière.net



M12 à Grenoble à gauche et Lyon à droite

Crédits photo : adtcgrenoble twitter // FlorianBonet twitter

Choix des revêtements et entretien



On peut arbitrairement classer les revêtements en 5 familles:

Les stabilisés

Le stabilisé classique

Les stabilisés renforcés

Les bétons coulés

Béton hydraulique lisse et balayé

Béton hydraulique désactivé

Les revêtements bitumeux

Béton bitumeux (BB)

Enrobé coulé à froid (ECF)

Asphalte

Les revêtements écologiques

L'enrobé à base de liant de synthèse

L'enrobé à base de liant végétal

Les autres revêtements

Les traitements superficiels

Les revêtements modulaires



Comment avoir en 10 secondes une idée de la qualité d'une piste cyclable ?

Cette règle n'est pas systématique, se référer au [guide des revêtements des aménagements cyclables de Bruxelles](#) en cas d'interrogation.

Les mots « **Enrobés, E, ED, BB, Bétons, Asphaltes, Bitume** » sont en général signes de pistes cyclables de bonnes qualités pour un usage régulier (trajet domicile-travail). L'intégration au paysage et son aspect « bétonné » peut néanmoins poser problème.

Les mots « **Enduits, Stabilisé, MBCF, Pavés, Dalles** » sont à considérer avec attention, ils ne sont pas forcément mauvais signes mais peuvent l'être.

Les mots « **Non Stabilisés, Sable Compacte** » sont généralement signe de pistes cyclables de mauvaise qualité, ou du moins, de faible durabilité et ne sont en général pas adaptés aux trajets domicile-travail.



Les abréviations suivantes ne sont pas toutes utilisées dans ce document, mais on peut les retrouver occasionnellement dans la littérature.

BB	Béton bitumineux	BB010	Béton Bitumineux de 0/10
E/C	Facteur eau-ciment		
ED	Enrobé drainant		
SMA	Splittmastixasphalt (Asphalte)		
0/6	Indice de granulométrie (ici, grains de diamètre compris entre 0 et 6 mm)		
ECC	Enrobé coulé à Chaud (revêtement bitumeux)		
ECF	Enrobé coulé à Froid (revêtement bitumeux)		
MBCF	Matériaux bitumineux coulés à froid		
ESU	Enduit superficiel d'usure		
E	Enrobé (/!\ parfois Enduit)		
BBE	Béton Bitumineux Emulsion		
A	Asphalte		
ARD	Type de stabilisé avec liants Pouzzolanique		
EB	Enduit bicouche		

Un classement par niveau pour les déplacements utilitaires à vélo

0 **Inaccessible**
Déplacement impossible à vélo.



1 **Accès non praticable**
Circulation très contrainte. Sportif.



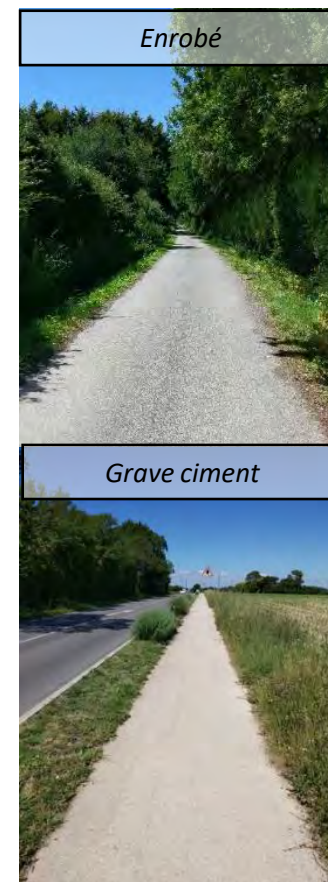
2 **Inconfortable**
Perte d'équilibre, vitesse réduite.



3 **Accessible**
Accès PMR contraint, vitesse réduite.



4 **Confortable**
Accès inclusif, revêtement idéal.



Réseau de chemins commune de la Plaine sur Mer

Crédits photo : BL évolution

Description

Le stabilisé est un mélange de sable de granulométrie de 0/4 ou 0/6 ou de graves 0/10 ou 0/14 compactés mécaniquement. Il est possible d'y ajouter un liant hydraulique comme par exemple du ciment ou de la chaux. Lorsqu'il y a présence d'un « liant », on dit que le stabilisé est « renforcé ».

Perspectives pour le stabilisé

Avec le développement des aménagements cyclables, des stabilisés plus stables et moins sensibles à la météo. Souvent non adapté au vélo utilitaire, il est possible que le stabilisé revienne à la mode. Son aspect « chemin de campagne » est souvent très apprécié puisqu'il s'intègre très bien à des milieux naturels.

Contrairement à l'enrobé, le stabilisé est parfaitement adapté à la forêt car moins contraignant vis-à-vis du développement des racines des arbres. De plus, il est moins impacté par les conditions climatiques extrêmes, là où l'enrobé accumule la chaleur et pourra être soumis au ressuage l'été et à la fissuration l'hiver.



Le terme « renforcé », ou « liant », central dans la qualité d'un stabilisé

Maillon généralement « faible » des revêtements, il ne faut pas tout de suite stigmatiser le stabilisé. Le stabilisé non renforcé est en effet déconseillé et peu apprécié.

Toutefois, **le stabilisé renforcé** offre une solution intermédiaire entre un matériau non stabilisé et un revêtement en dur, tout en conservant une gamme de prix relativement faible et en s'intégrant bien au paysage.

Avantages:

- Confortable pour les VTC
- Bonne intégration au milieu rural et naturel
- Peut être utilisé pour d'autres usages
- Facile de mise en œuvre et faible coût

Inconvénients:

- Vulnérable au gel et au dégel
- La gestion des eaux peut poser problème (dégradation de la piste due au ruissèlement, stagnation de l'eau si mauvaise planéité...)
- Entretien fréquent : Nécessité de recompactage et rechargement tous les 4 ans (ou moins si conditions climatiques « extrême » comme du gel fréquent...). Cet entretien « gonfle » le prix final du stabilisé.
- Non adapté au passage de véhicule « lourd », même de façon exceptionnelle.
- Le stabilisé non renforcé reste très peu adapté à presque tous les types d'aménagements.
- Pas forcément plus écologique (fort impact environnemental dû à l'entretien fréquent)

Adapté pour :

Cycle Route	Moyen
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Non
Voie Verte	Oui
Espace urbain	Non
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Oui

Le stabilisé non renforcé, est un mélange de sable ou de graves fines de granulométrie (allant généralement jusqu'à 4 mm ou 6 mm mais pouvant aller jusqu'à 10 et 14 mm pour les graves) compactés mécaniquement avec un simple ajout d'eau, d'une épaisseur finale de 15 à 20 cm.

Caractéristiques techniques

Perméabilité	Ne nécessite pas un raccordement au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Relativement simple
Sécurité	Mauvaise
Esthétique	Bonne
Entretien	Désherbage et reprofilage fréquents
Durée de vie	Faible dû à l'absence de liaison hydraulique
Recyclage des matériaux	Ne doit pas être contaminé par des végétaux

Coût HT au m²

6-7 €/m²

Note :
4/10

Impact environnemental

Extrait d'un rapport de la FCDE (Fédération pour les circulations douces en Essone):

« Ce que nous ne voulons pas : des revêtements sans liant (dits « stabilisés), sensibles au piétinement, au gel et à l'érosion, qui se gorgent d'eau et salissent les vélos et les vêtements en hiver, deviennent de la tôle ondulée en été, et ralentissent tous les usagers à roues ».

Le stabilisé est facile à mettre en œuvre et a un faible impact sur l'environnement. Toutefois, sa faible durée de vie implique des interventions fréquentes pour rénover-la piste, ce qui augmente son impact environnemental.

Dire qu'un stabilisé est plus écologique est une idée reçue souvent fausse.



Adapté pour :	
Cycle Route	Moyen
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Non
Voie Verte	Oui
Espace urbain	Non
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Oui

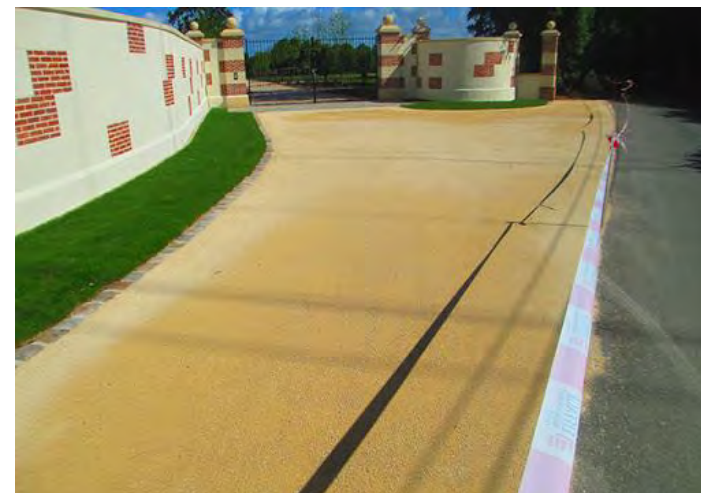
Comme le stabilisé non renforcé, le stabilisé renforcé aux liants **hydrauliques** est un mélange de granulats naturels fins avec un **liant hydraulique actif**. Pour des épaisseurs assez forte (jusqu'à 40 cm), le stabilisé peut à la fois jouer le rôle d'assise et de couche de roulement. Il existe de nombreux type de liants, telle que le ciment, ou des liants contenant de la **chaux** (facilitant le compactage) ou de la **pouzzolane** (roche volcanique). Il est également possible d'utiliser du **ciment de verre**, des **résines** ou **des polymères** comme liant. Les caractéristiques sont sensiblement les mêmes.

Caractéristiques techniques	
Perméabilité	Ne nécessite pas un raccordement au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Moyenne
Sécurité	Faible/Moyenne
Esthétique	Bonne
Entretien	Désherbage
Durée de vie	Moyenne
Recyclage des matériaux	Oui si non contaminé par des végétaux

Coût HT au m ²
10-15 €/m²

Note : 5-6/10

Impact environnemental
<p>Bien plus confortables que les revêtements stabilisés sans liant mais sont souvent assez peu durables. Les stabilisés supportent mal le passage des véhicules lourds (comme les véhicules d'entretien) ou le gel. Il faut les rénover bien plus souvent que les revêtements bitumeux. En prenant cela en compte, les stabilisés renforcés peuvent devenir plus chers que des revêtements « enrobés », nécessitant moins d'entretiens.</p> <p>Son impact environnemental souffre également de cet entretien fréquent, qui ne nous permet pas d'affirmer que le stabilisé est plus écologique qu'un autre revêtement.</p>



Description et résumé

La structure très rigide des aménagements cyclables en béton fait qu'ils résistent très bien au passage de véhicules lourds, même occasionnel, aux racines d'arbres ou à l'effet du gel. Assez simple à mettre en œuvre et simple à entretenir, le béton coulé est un des revêtements les plus complets. A noter qu'il présente également une très longue durée de vie.

Comme le revêtement a la même structure que la chaussée, il peut être réalisé au même moment que la chaussée, ce qui présente un avantage pratique et favorise la durabilité de l'aménagement. Il n'est cependant pas soumis aux mêmes contraintes de mise en œuvre que la chaussée routière, comme le trafic de véhicules lourds y sera exceptionnel.



Le béton coulé, le plus cher, mais en général, meilleur

Avec un coût généralement supérieur à 40€/m², le béton coulé est une des meilleures alternatives pour les pistes cyclables pour les cyclistes réguliers (trajets domicile-travail)



Il ne faut le confondre avec le béton bitumeux (BB) détaillé plus loin.

Avantages

- Entretien assez facile, très résistant aux intempéries
- Excellente durée de vie (supérieure à 30 ans), résistance à l'usure, au gel.
- Possibilité de travailler l'Aspect final y compris la couleur, notamment pour l'adapter aux sites.
- Facile à mettre en œuvre (matériel coulé dont la mise en œuvre est maîtrisée)
- Relativement onéreux à mettre en œuvre, mais l'entretien très bon marché relativise le prix total.

Inconvénients

- Un raccordement au réseau hydraulique doit être fait car le revêtement est perméable.
- Les teintes claires sujettes aux tâches d'hydrocarbures (Lors du passage des véhicules d'entretiens par exemple).
- Assez difficile à modifier une fois installée (aspect « rustine » peu esthétique)
- Emissions de GES importantes à la fabrication du liant nécessitant une température élevée.
- La déconstruction, délicate, peut poser problème.

Adapté pour :

Cycle Route	Moyen
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Oui
Voie Verte	Oui
Espace urbain	Oui
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Non

Le béton balayé peut s'obtenir par balayage de la surface du béton pour former des petits sillons parallèles qui améliorent l'aspect visuel et l'adhérence. Le béton lisse peut s'obtenir en talochant finement le béton frais et en passant une toile de jute. Cela met en relief les grains de sable.

Caractéristiques techniques

Perméabilité	Imperméable, doit être raccordé au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Moyenne
Sécurité	Bonne
Esthétique	Moyenne
Entretien	Très peu d'entretien
Durée de vie	Très longue
Recyclage des matériaux	Possible

Coût HT au m²

40 €/m²

Note :
7/10

Solide candidat pour l'usage en zone urbaine/périurbaine pour des trajets domiciles/travail

Impact environnemental

Il est possible de recycler les débris de béton et de les réutiliser comme matériau secondaire dans les fondations ou pour la confection de béton frais. **Toutefois, sa fabrication émet beaucoup de GES.** Il nécessite par ailleurs un temps de séchage important et une épaisseur de mise en œuvre plus importante que l'enrobé.



Adapté pour :

Cycle Route	Moyen
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Oui
Voie Verte	Moyen
Espace urbain	Oui
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Non

Un désactivant est une substance qui retard ou bloque la réaction d'hydratation du béton. Lorsqu'il est pulvérisé sur le béton lors de sa mise en œuvre, cela fait apparaître des granulats, ce qui est en général très esthétique. Le béton est ainsi dit « désactivé » convient parfaitement aux centres-villes.

Caractéristiques techniques

Perméabilité	Imperméable, doit être raccordé au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Moyenne / Difficile
Sécurité	Bonne
Esthétique	Moyenne/Bonne
Entretien	Très peu d'entretien
Durée de vie	Très longue
Recyclage des matériaux	Oui

Coût HT au m²

40-50 €/m²

**Note :
8 /10**

Impact environnemental

Respectueux de l'environnement grâce à sa durée de vie, le béton désactivé peut, comme le béton hydraulique, être réutilisé comme matériau de fondation ou comme granulats dans du béton neuf.

« Alternative » très intéressante au béton hydraulique.

Toutefois, sa fabrication émet beaucoup de GES.

Le traitement de surface peut générer par ailleurs une pollution des milieux environnants.





Description et résumé

Les revêtements bitumeux sont des couches constituées d'un mélange de graviers, de sables et de liant (bitume). Il en existe de nombreux types: enrobés à chauds, enrobés à froid, enrobés écologique... La quantité de sable, variable, permet de décider de la perméabilité.

Leur utilisation est très confortable et ces revêtements sont souvent très appréciés des cyclistes.

Le plus souvent, ce sont des mélanges de granulats de granulométrie 0/6 ou 0/10 et de liant hydrocarboné (bitume), d'où le nom de BB6 ou BB10.



Le revêtement bitumeux, parfois assez difficile à repérer

Il est parfois très compliqué de comprendre les termes utilisés par les constructeurs de revêtements bitumeux.

Généralement, le terme « **Enrobé** » fait référence aux liants hydrocarbonés (sauf s'il est précisé que les liants sont végétaux). Il est souvent abrégé par la lettre « **E** », de la même façon que le « **BB** » fait référence à « **Béton Bitumeux** ». Enfin, l'**Asphalte** (parfois abrégé « **A** ») est également un revêtement bitumeux.

Avantages

- La mise en œuvre ne présente pas d'enjeu, même lorsque le chemin est en pente.
- Longue durée de vie (Pouvant atteindre 20 ans).
- Entretien facile et rare.
- Très confortable pour les cyclistes.

Inconvénients

- Bilan carbone élevé pour certains des enrobés où la mise en œuvre nécessite des températures élevées, qui peut affecter la santé des applicateurs.
- Protection nécessaire des autres matériaux lors de la mise en œuvre pour éviter de les salir (bordures...).
- Souvent peu esthétique
- Imperméabilité dans la plupart des cas, ce qui impose un raccordement au réseau hydraulique
- Assez difficile à modifier une fois installée (aspect « rustine » peu esthétique)



L'importance de la couleur sur l'impact environnemental

Les revêtements bitumeux, noirs dus à la couleur des liants bitumeux, accumulent de la chaleur avec le soleil et constituent une barrière thermique qui est néfaste pour l'environnement. Pour baisser cet impact, une possibilité est de changer la couleur du revêtement en décolorant le liant ou en le recolorant d'une autre couleur. Cela représente toutefois un coût supplémentaire.

Adapté pour :	
Cycle Route	Oui
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Oui
Voie Verte	Moyen
Espace urbain	Oui
Espace périurbain	Oui
Espace rural	Oui

Mis en œuvre à chaud ou tiède, le béton bitumeux (BB) est rapide à mettre en œuvre et utilisable directement après. Grand classique des aménagements cyclables, c'est souvent le revêtement privilégié par les maîtres d'ouvrages

Caractéristiques techniques	
Perméabilité	Imperméable, doit être raccordé au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Facile
Sécurité	Bonne
Esthétique	Variable
Entretien	Très peu d'entretien
Durée de vie	Longue à Très Longue
Recyclage des matériaux	Possible

Coût HT au m ²
Entre 8 et 13 €/m ² pour un enrobé noir 14 €/m ² pour un enrobé coloré 18 €/m ² pour un enrobé granulat clair

Note :
7-8/10

Impact environnemental

Le bitume, une fois mis en place, a un impact environnemental presque nul (substrat inerte). Toutefois, sa mise en œuvre est très gourmande en énergie (pour chauffer l'enrobé). Comme la durée de vie est longue à très longue, on peut considérer que le bilan environnemental est bon, et bien meilleur que certains matériaux nécessitant un entretien régulier. A noter que le bitume est issu du recyclage des déchets de l'industrie pétrolière et est lui-même recyclable.



Adapté pour :

Cycle Route	Moyen
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Oui
Voie Verte	Moyen
Espace urbain	Oui
Espace périurbain	Oui
Espace rural	Oui

Les enrobés coulés à froid (ECF) sont mis en œuvre à plus basse température que les enrobés à chauds et sont constitués de granulats enrobés d'émulsion de bitume. Leur mise en œuvre est néanmoins plus difficile et une mauvaise mise en œuvre peut réellement affecter la qualité du revêtement.

Caractéristiques techniques

Perméabilité	Imperméable, doit être raccordé au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Difficile
Sécurité	Bonne
Esthétique	Variable
Entretien	Très peu d'entretien
Durée de vie	Environ 10 ans
Recyclage des matériaux	Possible

Coût HT au m²

5 €/m² pour un E.C.F. noir
12 €/m² pour un E.C.F. coloré

Note :
7-8/10

Impact environnemental

On estime que la mise en œuvre des enrobés à froid entraîne une baisse de la consommation d'énergie d'au moins 20% par rapport à l'enrobé à chaud. Shell annonce une baisse de consommation de 40% pour le «Bitumen FreshAir© ».



L'asphalte s'obtient en mélangeant bitume et granulats (sable, gravillon...). Son aspect très « routier » et ferme est obtenu s'explique par le fait que les granulats aient une courbe granulométrique continue. Sa mise en œuvre nécessite une température de fabrication supérieur (de 180°C à 220 °C) à celle pour mettre en œuvre des enrobés à chaud.

Adapté pour :	
Cycle Route	Oui
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Oui
Voie Verte	Moyen
Espace urbain	Oui
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Moyen

Caractéristiques techniques	
Perméabilité	Imperméable, doit être raccordé au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Très Difficile
Sécurité	Bonne mais glissant si pluie
Esthétique	Variable
Entretien	Très peu d'entretien
Durée de vie	Environ 10 ans
Recyclage des matériaux	Oui

Coût HT au m ²
20-25€/m ² (jusqu'à 50€/m ²)

Note :
7/10

Impact environnemental

La mise en œuvre de l'asphalte, à très haute température, nécessite énormément d'énergie, ce qui augmente largement son impact environnemental. Toutefois, une fois qu'il est posé, ce revêtement est inerte et n'émet aucun polluant. Il est très proche des autres BB.



Description

Les enrobés écologiques utilisent exclusivement des liants à base d'huiles et de résines végétales, contrairement aux enrobés « classiques » décrit précédemment, dont le liant bitumeux provient de l'industrie pétrolière.

Sa composition est donc écologique et sa mise en œuvre est possible à une température moins élevée que celle d'un enrobé classique (120 °C contre 160 °C).

Mise à part la différence de liant, le matériel et le lieu de mise en œuvre sont les mêmes que pour les enrobés classiques, ce qui pourrait jouer un rôle décisif si l'enrobé écologique venait à plus se démocratiser.

L'autre différence majeure est que la mise en œuvre est plus longue, puisque le liant écologique met plusieurs jours à durcir, ce qui complexifie sensiblement sa mise en œuvre.

La plupart des liants étant assez incolore, il est possible de le pigmenter et d'ainsi donner la couleur de notre choix au revêtement pour lui donner le plus bel aspect possible.

Avantages

- Est mis en œuvre à température moyenne (moins de dépense d'énergie)
- Peut s'adapter aux zones vertes
- Le liant est « naturel » et non issu de l'industrie pétrolière.
- Relativement confortable
- Adhérence
- Bonne durée de vie
- Assez peu d'entretien

Inconvénients

- N'est parfois pas adapté aux températures extrêmes (les fortes variations climatiques peuvent générer des fissures sur l'enrobé).
- Prix souvent très élevé.
- Mise en œuvre longue



Les enrobés écologiques, nouveaux dans le marché mais très prometteurs

Difficile d'avoir un recul sur ces matériaux assez récents et relativement peu utilisés. Ils présentent toutefois des caractéristiques très prometteuses et sont en général à mettre en avant.

Ces revêtements sont des enrobés dans lequel le bitume est remplacé par un liant de synthèse ou des liant végétaux.

Adapté pour :	
Cycle Route	Oui
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Oui
Pistes Cyclables	Oui
Voie Verte	Moyen
Espace urbain	Oui
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Moyen

Caractéristiques techniques	
Perméabilité	Imperméable, doit être raccordé au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Difficile
Sécurité	Moyenne (peut glisser)
Esthétique	Dépendant de la couleur
Entretien	Moyen
Durée de vie	Longue
Recyclage des matériaux	Oui

Coût HT au m ²
35-40 €/m²

Note : 8/10

Impact environnemental
Etant mis en œuvre à une température plus faible que l'enrobé à chaud ou l'asphalte, l'enrobé à base de liant de synthèse ou végétal a un très bon impact environnemental tout en proposant un bon confort de roulement.



Description et résumé

Les traitements superficiels ne sont pas des revêtements à proprement parlé mais des mesures d'entretien d'anciens revêtements. Les deux principales sortes de traitements sont ceux à l'enduit superficiels et les MBCF (Matériaux Bitumeux Coulés à Froid)

On obtient un enduit superficiel en ajoutant successivement une couche de liant (souvent du bitume) et une couche de gravillons (de granulométrie variable). On compacte ensuite les couche pour former l'enduit superficiel. Il est possible de réaliser une deuxième couche identique. (« enduits bicouches »)

Les MBCF (ou schlammages) sont un mélange de liant bitumeux modifié, de gravillons et d'adjuvants mis en œuvre par une machine spéciale. (Appelée centrale mobile de malaxage à froid). Ce traitement superficiel permet la consolidation et la restauration de l'imperméabilité du revêtement. Il est aussi possible de colorer le mélange pour modifier la couleur du revêtement.



Les traitements superficiels, bon marché, peu efficaces, mais à ne pas négliger

Les enduits superficiels peuvent permettre la réhabilitation de vieilles pistes cyclables, qui auraient nécessité de gros efforts à la déconstruction. Certes, ils ne sont souvent pas idéals, mais leur potentiel n'est pas à négliger.

Avantages

- Possibilité de colorer le revêtement pour mieux l'intégrer à son environnement.
- Bon marché.

Permet la rénovation de vieux aménagements.

Inconvénients

- Semi-Imperméabilité.
- Durée de vie faible.
- Souvent peu esthétique si appliquée sur une partie du revêtement initial. (Couleur différente).
- Difficile à mettre en œuvre et à entretenir
- Projection de gravillons lors du passage de véhicules motorisés

Adapté pour :

Cycle Route	Moyen
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Moyen
Pistes Cyclables	Moyen
Voie Verte	Oui
Espace urbain	Non
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Moyen

On obtient un ESU en ajoutant successivement une couche de liant (souvent du bitume) et une couche de gravillons (de granulométrie variable). On compacte ensuite les couche pour former l'enduit superficiel. Il est possible de réaliser une deuxième couche identique. (« enduits bicouches »)

Caractéristiques techniques

Perméabilité	Semi-Imperméable, doit être raccordé au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Difficile
Sécurité	Moyenne
Esthétique	Variable
Entretien	Fréquent
Durée de vie	Moyen/faible
Recyclage des matériaux	Possible

Coût HT au m²

3-5 €/m²

**Note :
5/10**

Impact environnemental

L'ESU est le rajout d'une ou de deux couches de BB à un vieil aménagement et possède des propriétés similaires, à la différence qu'il possède une durée de vie plus faible qu'un enrobé « classique ». Il a toutefois le mérite de « sauver » une piste cyclable devenue inutilisable.





Description et résumé

Les revêtements modulaires sont obtenus en utilisant des pavés ou des dalles de béton, des pierres naturelles, voire parfois des pavés en terre cuite. Comme leur usage est relativement restreint pour les aménagements cyclables, tous les revêtements modulaires ne seront pas décrits ici.

Les points forts des revêtements modulaires sont leur bonne intégration visuelle. Ce sont également des revêtements « pratiques » puisqu'il sont facilement modifiables et remplaçables (Par exemple pour accéder à des câbles sous terrains).

Ils sont néanmoins très chers, sont soumis à des contraintes particulières de mise en œuvre et sont sensibles aux racines.

Avantages

- Bon aspect visuel, idéal pour les abords des monuments historiques. Nombreux choix de couleur
- Les formes sont adaptables
- Durée de vie très longue
- Facile à modifier
- Bon impact environnemental
- Recyclable

Inconvénients

- Sensibles aux éléments naturels (racines, mauvaises herbes)
- Entretien fréquent nécessaire
- Mise en œuvre délicate
- Prix élevé (entre 18 et 50€/m²)
- Souvent peu confortable
- Imperméabilité
- Glissant (pour la plupart)



Pavés de bétons



Dalles de pierre naturelle



Pavés en terre cuite



Dallage sensible aux racines



Tableau récapitulatif

	Stabilisé	Stabilisé renforcé	Béton hydraulique	Béton bitumineux (enrobés)	Enduits superficiels	Enrobés à froid	Enrobé écologiques
Inondations	1	2	3	3	2	3	3
Impact souterrain (racines, réseaux)	2	2	2	1	1	1	1
Empreinte carbone et pollution de l'air	1	1	2	2	2	3	3
Intégration visuelle	3	3	2	1	1	1	3
Durée de vie	1	2	3	3	1	2	2
Coût (investissement et fonctionnement)	€€	€€	€€	€	€	€	€€€
Confort pour les cyclistes / sécurité	1	2	3	3	1	3	3
Mise en œuvre (rapidité, facilité)	3	2	1	2	3	2	1

1 | 2 | 3 : du moins favorable au plus favorable

Détails techniques





Bordures de séparation

Les bordures et espaces tampons sont essentiels à la sécurisation des vélos et au confort des déplacements. Souvent inadaptées les bordures ne doivent pas être semblables à celles utilisées pour les automobiles.

Séparation entre la chaussée et la piste cyclable

En zone urbaine :

- Vitesse limitée à 30 km/h : espace tampon > 0,35 m
- Vitesse limitée à 50 km/h et/ou obstacles (feux tricolores, arbres, panneaux) : espace tampon > 1 m minimum

Hors agglomération :

- Vitesse limitée à 70 km/h : espace tampon > 1,5 m
- Vitesse limitée à 80 / 90 km/h : espace tampon > 4,5 m
- Vitesse limitée à 110 km/h : espace tampon > 10 m

Séparation entre la piste et les bords.

En zone urbaine :

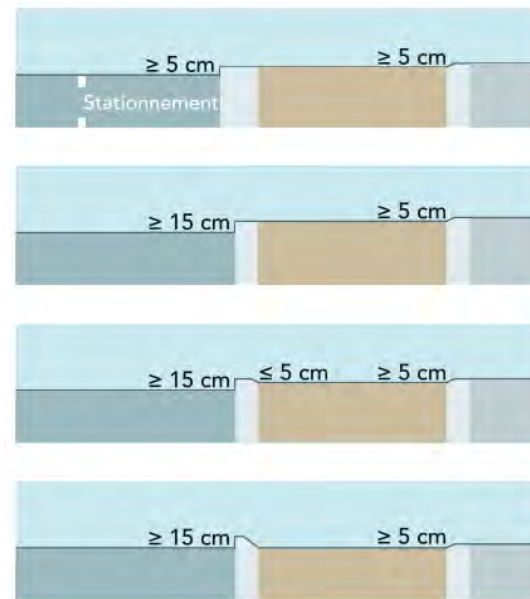
- Coupe bordure chanfreinée 30° disposée le long d'un trottoir ou d'une bande végétalisée.

Hors agglomération

- Espace tampon végétalisé au même niveau que le revêtement. Ligne de guidage peinte de chaque côté de la piste lorsqu'il fait nuit.

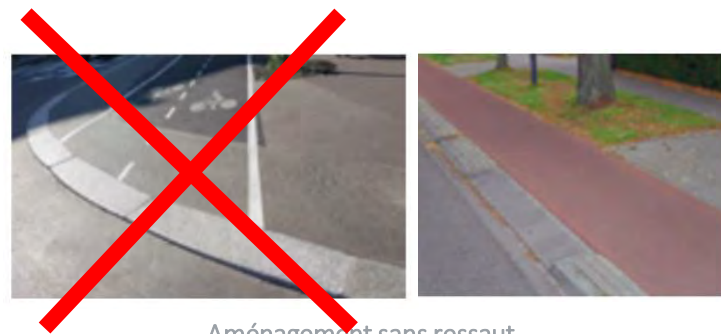
Séparation de deux tronçons.

- Aux intersections, les bordures avec ressauts sont déconseillées. Optez plutôt pour aucune bordure ou à minima une bordure plane.



Bordures selon contexte

Crédits photo : parisenselle.fr



Aménagement sans ressaut

Crédits photo : parisenselle.fr



Séparation entre la piste cyclable et le trottoir.

Zone urbaine piétonne :

- Piétons < 100/m²/heure : pas de bordure
- 100 < Piétons < 160/m²/h : légère délimitation vélos/piétons (différence de revêtement, bordure plane)
- Piétons > 160/m²/h : délimitation plus importante par une bordure chanfreinée à 30°
- Piétons > 200/m²/h : mixité des usages compliquée.

Zone urbaine résidentielle :

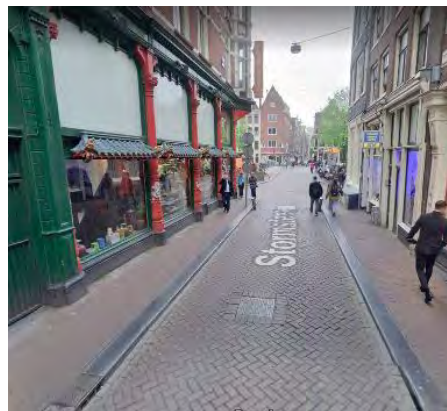
- Si piste cyclable : elle est séparée du trottoir par une bordure chanfreinée de 30°.
- Zone mixte (zone de rencontre, zone pavillonnaire, rues d'hypercentres) : pas de bordure, optez pour une suppression des trottoirs.

Zone urbaine de transit.

- Si le flux piéton est important, le trottoir est séparé de la piste cyclable par une bordure chanfreinée de 30°.
- Si le flux piéton est faible, une simple délimitation par une bordure plane peut-être indiquée pour prévenir les conflits.

Zone hors agglomération :

- Voie verte en zone peu dense : Pas de bordures ni de séparation avec les piétons
- Voie verte en zone dense : Séparer les usages soit par une haie ou une bordure chanfreinée à 30°.



Zone piétonne > 160 personnes / heure

Crédits photo : google-maps.fr



Piste sur axe de transit

Crédits photo : aviewfromthecyclepath.com



Voie verte avec bande enherbée

Crédits photo : mairie-chateaubriant.fr

Les aménagements cyclables doivent permettre à tous les usagers d'y circuler. Ils doivent être capacitaires et séparés des autres usagers pour leur sécurité et afin d'éviter les conflits d'usages.

Pourquoi ?

• De l'espace pour doubler facilement

Le vélo est avant tout un moyen de transport, il doit permettre une cohabitation optimale des cyclistes rapides et moins rapides. Il doit alors y avoir assez d'espace pour doubler facilement quelqu'un sans le gêner.

• De la place pour tous les véhicules non motorisés

Des vélos plus imposants comme les vélos-cargos, vélos pour personnes handicapées et maintenant trottinettes doivent également ne pas être contraints par des pistes trop étroites. Leur développement est imminent et il faut anticiper ces véhicules sur les aménagements cyclables.

Comment ?

• Des aménagements larges, confortables sans obstacles.

Où ?

• Rééquilibrer l'espace public.

Sur les axes de trafic, une voie de circulation peut être condamnée. Sur les axes résidentiels, une modification du plan de circulation peut suffire à apaiser le trafic motorisé. Attention à ne pas emprunter de la place aux piétons si leur place est déjà restreinte.

• Ne pas essayer de tout insérer sur un axe.

S'il n'y a pas de place pour tous les usagers, prévoir des axes alternatifs pour les vélos mais tout aussi directs.





Les angles de girations ne doivent pas être pensés comme pour une voiture ou un piéton. Le rayon doit être important et en courbe quelque soit son implantation.

Des aménagements à éviter ou modifier :

- Les angles droits aux intersections
- Les virages trop anguleux
- Les entrées et sorties d'aménagements à 90 degrés.

Des courbes adaptées au vélo :

- Adapter les virages en fonction du type d'infrastructure.
- Réaliser le virage en courbe et non par des lignes géométriques
- Elargir la piste dans le virage afin de garantir le confort du vélo.

De nouvelles données de références sur lesquelles s'appuyer :

- Intersections (12 km / h) : rayon 5 m
- Réseau irrigant (20 km/h) : rayon 10 m
- Réseau structurant (27 km/h) : rayon 15 m
- Autoroutes à vélo (33 km/h) : rayon 20 m

Rayon de courbure ...
...et vitesse



Virages adaptés - Cerema

Crédits photo : www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable



Les pentes génèrent un effort du cycliste et peuvent être responsables d'une fatigue physique trop importante, d'un découragement voire d'un abandon de l'aménagement par les usagers.

Caractéristiques :

Plus un aménagement sera plan, continu et linéaire, plus il sera favorable au développement du vélo.

- Pente < 6 % : **favorable**
- Pente > 6 % : **défavorable**

Application :

Il n'est pas indiqué ici de modifier le relief naturel des villes et campagnes. En revanche, les traversées de chaussées, ouvrages d'art et autres infrastructures doivent être facilitées et présenter le moins de pentes possibles.

- Entrées charretières, intersection à traiter de façon continue afin d'éviter les effets bateaux. Elles peuvent être décourageantes et abîmer le vélo.
- Ponts, tunnels. Si la pente est trop forte, augmenter sa longueur par une courbe afin de faciliter le confort du cycliste.

Un aménagement cyclable comprenant des pentes trop importantes peut être défavorisé et sous-utilisé. Attention à bien prendre en compte le confort du cycliste.



Pente tunnel douce

Crédits photo : bicycledutch



Pente tunnel douce en courbe

Crédits photo : curbed.com



Aujourd'hui, les dispositifs anti-intrusions sont majoritairement contraignants pour les vélos. Ils doivent être pensés pour être le moins gênant possible, autrement, leur utilisation doit être remise en question.

Caractéristiques :

- Un dispositif anti-intrusion ne doit pas contraindre la trajectoire du vélo : il ne doit pas imposer un ralentissement brutal ou un arrêt sur la voie. Il doit protéger les vélos et non les mettre en danger.
- Il doit être visible.
- Des potelets souples sont conseillés afin de ne pas commettre de dégâts humains.

Application :

Zone urbaine :

- Dans une rue piétonne, éviter les barrières. Les bornes escamotables permettent un accès restreint aux véhicules motorisés.
- Sur pistes cyclables bidirectionnelles, des potelets souples encadrés d'un marquage au sol sont adaptés au vélo. Ils doivent être espacés de chaque bordure de 1,6 m.

Zone rurale :

- Les dispositifs de barriérages en tout genre ne sont pas efficaces et trop contraignants pour une pratique cyclo-touristiques sur voie verte. Un ralentissement par ilot est adéquat et sécurisante.



Disposition potelets dangereuses
Crédits photo : cerema.fr



Potelet central souple et visible
Crédits photo : Parisenselle.fr



Dispositif contraignant sur voie verte
Crédits photo : cerema.fr



Intersection adéquat voie verte
Crédits photo : cerema.fr



Barrières anti-intrusions dangereuses
Crédits photo : robertsau.eu



Bornes escamotables
Crédits photo : usinenouvelle.com



L'éclairage des aménagements cyclables est essentiel en agglomération afin de les rendre praticables tout au long de l'année et pour la sécurité des usagers. Ce dispositif va de pair avec un aménagement continu sans obstacles et intuitif. Hors zone urbaine, l'éclairage est à limiter pour limiter les impacts de la pollution lumineuse.

Caractéristiques :

Un bon éclairage doit être uniforme et il ne doit pas laisser apparaître des trous noirs. Aux intersections, il doit être renforcé afin d'indiquer les obstacles et prévenir les conflits.

Application :

En zone urbaine :

- Eclairage uniforme de tous les aménagements cyclables.
- Tunnels & ponts.
- Intersections.

Hors agglomération :

- L'installation de lampadaires n'est pas pertinente en zone rurale compte tenu de la pollution lumineuse et du coût élevé des installations. Il est alors conseillé d'appliquer des bandes peintes sur les bordures de l'aménagement cyclable et l'installation de lampadaires ponctuellement sur des zones dangereuses (carrefour, danger etc.).

A éviter :

- Les lampadaires empiétant sur les aménagements cyclables;
- Les trous noirs.



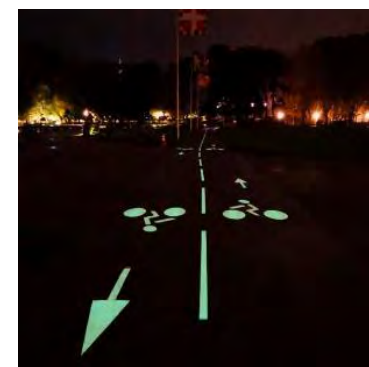
Emplacement adéquat éclairage

Crédits photo : schreder.com



Peinture bordures et centrale

Crédits photo : schreder.com



Luminokrom – peinture photoluminescente

Crédits photo : luminokrom.com



La gestion des écoulements des eaux est importante pour optimiser le confort et éviter les chutes. L'attention doit être portée autant sur les dégâts causés par les intempéries que sur le type de mobilier urbain utilisé et en adéquation avec les vélos.

Caractéristiques :

Anticiper les risques d'inondations :

- Mettre en place un système d'évacuation des eaux dans les renforcements, cuvettes, tunnels comme on le ferait pour une chaussée routière, de type caniveau en béton ou caniveau à grille.

Ne pas contraindre la pratique cyclable :

- Choisir un système d'avaloirs qui ne déforme pas la chaussée en privilégiant la longueur d'engouffrement plutôt que la largeur afin d'éviter au maximum une circulation sur les ouvrages.
- Privilégier des grilles fines et perpendiculaires à la roue.

Hors agglomération et si l'aménagement cyclable est encadré d'espaces tampons végétalisés, il y a autogestion des écoulements par la courbure du revêtement.



Avaloir dangereux
Crédits photo : lejournalcatalan.com



Avaloir sans grille à privilégier
Crédits photo : google-maps.com



Les aménagements cyclables nécessitent d'être entretenus compte-tenu de la vulnérabilité de leurs usagers. La majorité des accidents à vélo sont individuels et dus à un obstacle, une bordure. Un aménagement qualitatif permet de limiter le risque.

Eviter l'accident

Des dégâts mineurs :

Feuilles, papiers, gravillons doivent être enlevés régulièrement. Ils peuvent provoquer à moyen terme la chute de cyclistes.

Des dégâts majeurs :

Nids de poules, branches d'arbres, obstacles peuvent s'avérer très dangereux et causer de graves blessures. Ils doivent être impérativement enlevés.

Entretenir les aménagements cyclables

Libérer l'espace :

Les haies aux abords de la piste devront être taillées ainsi que les branches d'arbres que les usagers pourraient se prendre dans le visage. Les bandes végétalisées, si elles empiètent sur l'enrobée, doivent être tondues.

Sécuriser la voie :

Refaire la peinture de guidage lorsqu'elle s'efface, nettoyer les panneaux de jalonnement, modifier l'aménagement s'il est dangereux.

Des aménagements cyclables bien entretenus sont durables et ne nécessitent pas de gros travaux.



Peinture effacée – l'aménagement disparaît

Crédits photo : BL évolution



Feuilles sur aménagement –
risque de chute

Crédits photo : Bruno Monginoux



Débris végétaux – largeur réduite

Crédits photo : BL évolution



Racines d'arbres – inconfort voire chute.

Crédits photo : BL évolution

Stationnement vélo





Espace public, commerces

Écoles, entreprises

Gare, résidence

Quelques minutes

Quelques heures

Une journée ou plus

Arceaux

(3 points d'attache)

Abri + Arceaux

(protégé des intempéries)

Box vélo

(espace sécurisé du vol et des intempéries)

Abri Sécurisé

(espace sécurisé du vol et des intempéries)



100 €/arceau (2 places)



5000 €/abri (10 places)



4500 €/abri (2 places)



20 places 30 000 €/abri

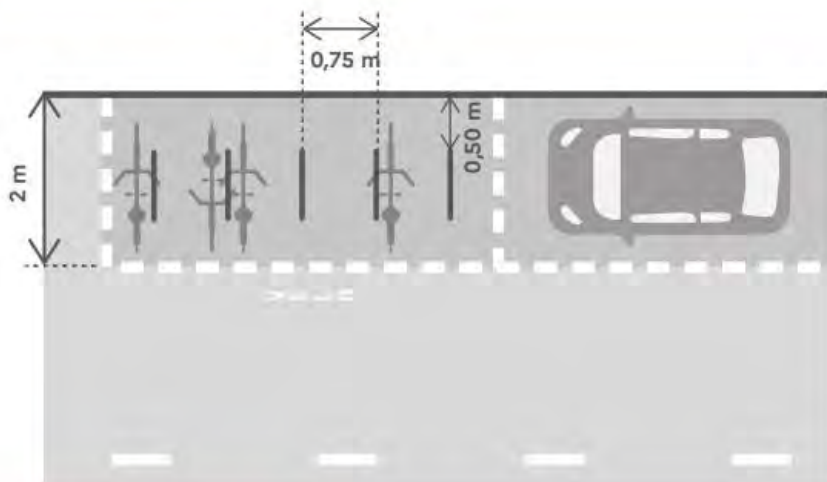


6000 €/abri (5 places)

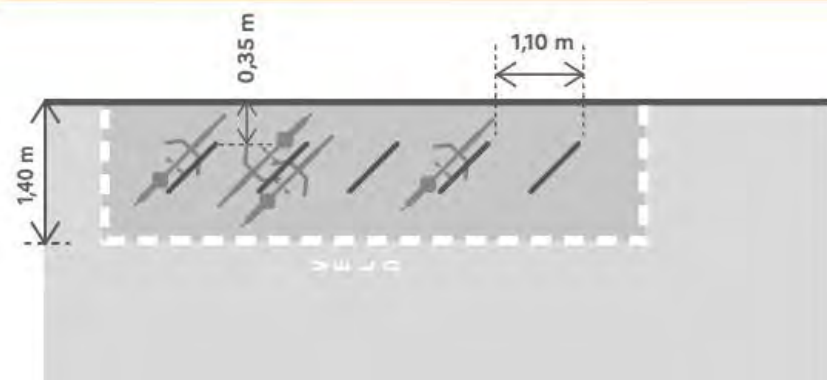
Types de stationnement vélos adaptés aux différents usages

Crédits photo : arceaux : abri-plus.fr / abri +arceaux : sol-direct.fr / vox vélo individuel : technicon-contact.com / abri 5 places : paris.fr / abri sécurisé : altinnova.fr

ORGANISATION PERPENDICULAIRE



ORGANISATION EN ÉPI



	BIPORTEUR	TRIPORTEUR	VÉLO ALLONGÉ
LONGUEUR	2,60 m	2,30 m	2,00 m
LARGEUR	70 cm	90 cm	50 cm

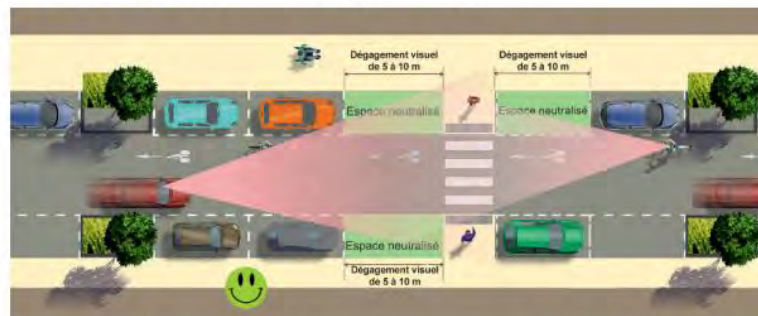
Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière [...] aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. » [...]

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Réglementé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bord droit

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Recommandé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bords droit et gauche pour la voie tous véhicules et bord droit sens réservé vélo

Les arceaux sont destinés à du stationnement ponctuel vélo de quelques minutes à quelques heures (courses, visite à un proche, études, etc...).

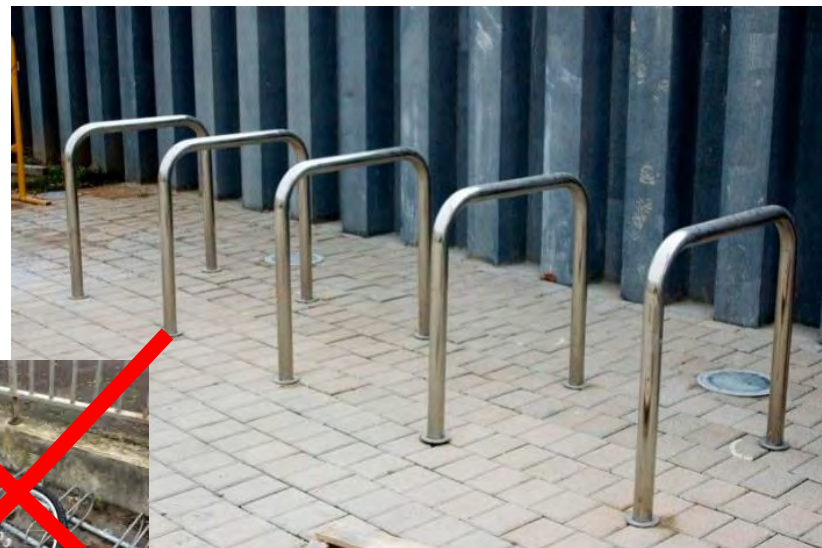
Caractéristiques

- Un arceau en U est recommandé pour une sécurisation optimale en 3 points (cadre, 2 roues du vélo). Ainsi, cela permet d'éviter le vol et d'abimer son vélo.
- Dimensions générales des arceaux :
Hauteur : 80 cm
Longueur : 65 cm à 1 m
Espacement entre chaque arceau : 70 cm (afin d'éviter le stationnement des 2 roues motorisées)
- **Coût par arceau** : 79 €

Ne pas négliger la qualité de l'équipement. Bannir les pinces roues qui abiment et ne sécurisent qu'une roue du vélo.

Application

- Disposer régulièrement des arceaux près des équipements publics et lieux générateurs de trafic (école, marché, mairie, cinéma, piscine etc...).
- Supprimer une place de stationnement en amont de chaque passage piéton permet de garer 10 vélos et aux piétons d'avoir une meilleure visibilité sur la route avant de traverser.
- Enfin, les arceaux peuvent être munis d'un abri, afin de protéger les vélos des intempéries.



Exemple d'arceaux de qualité –

Crédits photo : gtsm.ch



Accrochages vélo sur arceaux

Crédits photo : cycle.fr

Les boxes vélos sécurisés sont destinés à du stationnement résidentiel longue durée (nuit, jour, semaine, etc...) pour les personnes qui n'ont pas les moyens de garer leur vélo de façon sécurisée dans leur copropriété, maison etc... Elles permettent de lutter contre le vol et de protéger les vélos des intempéries.

Caractéristiques

- Ouverture grâce à un badge / clef ou application mobile 24/24h.
- Compatible avec vélo + siège enfant.
- **Abonnement à l'année** : 40 – 75 € par an par vélo
- **Coût d'installation** : 6 000 €– 7 000€

Application

- 1 place de stationnement voiture -> 5-6 places vélos
- Elles sont disposées dans la rue, surtout dans les zones de forte densité de population où le manque d'espace ne permet pas de stationner son vélo dans une cours d'immeuble sécurisée ou une maison.
- Dispositif adapté à des villes de 10 000 à 100 000 habitants.



Box vélo sécurisé – Lille

Crédits photo : altinnova.fr



Intérieur vélobox

Crédits photo : altinnova.fr

Une vélostation est un abri vélo, ou parking souterrain, capacitaire à proximité d'une gare et/ou dans un centre-ville. Elle est à la fois destinée à faciliter l'intermodalité et à compléter le stationnement résidentiel.

Caractéristiques

- Aujourd'hui, les vélostations sous forme d'abris sont faciles d'utilisation
- Elles sont souvent autonomes en énergie, alimentées par un système de panneaux photovoltaïques disposé sur le toit.
- Stationnement en double racks conseillé (exemple : Chambéry)
- **Coût d'installation** (20 places): 22 000 € – 30 000 €
- Il peut aussi s'agir de simples parkings souterrains dont une partie peut être aménagée pour accueillir des vélos.

Application

- En gare : Elles permettent de réaliser le trajet vers la gare à vélo, avant de prendre le train, sans se soucier du problème du vol.
 - En centre-ville : Elles permettent du stationnement longue durée pour les habitants, les personnes qui y travaillent ou de faciliter l'intermodalité avec des lignes de bus, métro, tramway etc...
 - Cyclo-tourisme : Pallier le manque fréquent de stationnement vélo dans les hôtels et chambres-d'hôtes.
- **Tarifs** : La grille tarifaire doit être claire et la vélostation doit permettre à chacun et chacune de pouvoir stocker son vélo même au dernier moment.
Déployer des tarifs adaptés à différents usages.



Box vélo sécurisé – Lille
Crédits photo : altinnova.fr



Intérieur vélostation - Chambéry
Crédits photo : Francebleu.fr

Signalétique et jalonnement





La signalétique est un élément important de l'aménagement de l'espace public. Le jalonnement doit permettre **d'assurer un itinéraire cyclable et piétonnier lisible, efficace et confortable.**

La signalisation directionnelle

Son but est d'indiquer au cycliste la direction de sa destination. Des cheminements mal jalonnés, ou mal connus, ne sont pas pratiques à utiliser. Les jalonnements doivent obéir à des principes nationaux réglementaires tout en reflétant l'identité du territoire et des territoires supra (département, région) pour que les usagers puissent s'y retrouver d'un territoire à un autre. Depuis 2022, un guide des aménagements le JALRIC explique précisément le positionnement et la hiérarchisation des panneaux directionnels, permettant ainsi aux collectivités, bureaux d'études d'être orientées lors de la création d'un plan de jalonnement avec une homogénéité de réalisation partout en France.

Tout comme la signalisation routière, pour favoriser les usages cyclables, la signalisation directionnelle doit faire apparaître :

- La direction
- La distance associée

Les codes couleurs utilisés

- Vert – Hexachrome green : CMJN – C 90 % M 10 % J 95 % N 0 % / RVB – R 25 V 230 B 13
- Bleu – Reflex blue : CMJN – C 100 % M 80 % J 0 % N 0 % / RVB – R 0 V 51 B 153
- Jaune – Yellow : CMJN – C 0 % M 0 % J 100 % N 0 % / RVB – R 255 V 204 B 0

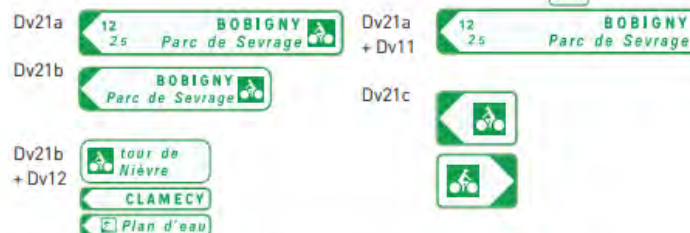
Les polices utilisées

- ID EuroVelo : Frutiger
- ID National : Candara Bold

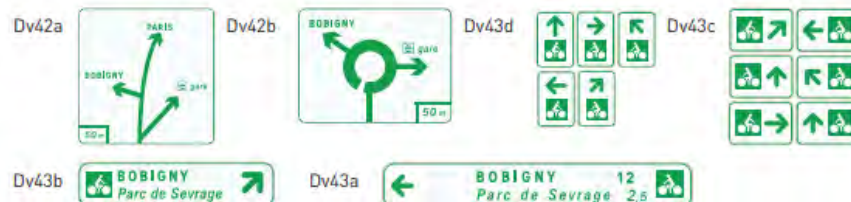
Panneaux d'identifiants



Panneaux de position



Panneaux de pré-signalisation



Panneaux de confirmation



Panneaux issus du guide

JALRIC

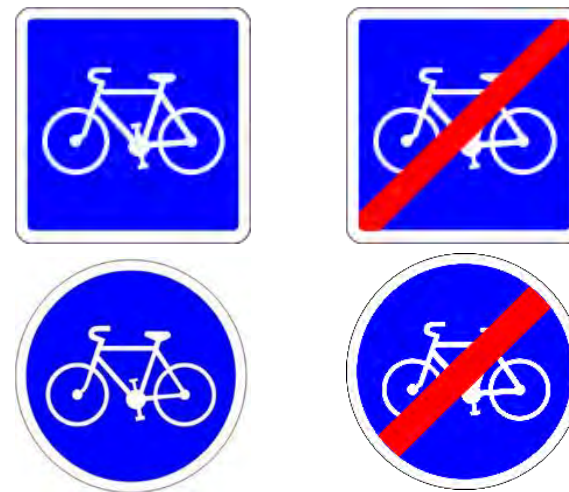
Crédits photo :
vélos&territoires.org

Indication / Obligation : Comment signaler un aménagement cyclable ?

Le **panneau d'indication d'une voie conseillée** et réservée aux cyclistes est codifié **C113**. Il indique, comme le panneau B22a, que cette voie leur est réservée. Il est donc interdit aux piétons et aux autres véhicules de l'utiliser. La fin de section est indiquée par un panneau **C114**.

Le **panneau B22** indique aux cyclistes qu'il est **obligatoire** d'utiliser la piste ou la bande cyclable. **Après avis du Préfet**, il peut être installé sur certains tronçons uniquement où la circulation des cyclistes sur la chaussée se révélerait trop dangereuse. Ainsi, il ne doit pas être confondu avec le panneau C113. Le panneau de fin d'obligation de piste ou bande cyclable est représenté le panneau B40.

Ce panneau est parfois surutilisé sur des aménagements eux-mêmes non sécurisants (comme sur la photo ci-contre). Le caractère obligatoire doit permettre aux cyclistes de circuler sur un espace séparé et non anxiogène.



En haut : panneaux C113 / C114

En bas : panneaux B22 / B40

Crédits photo : FUB.fr



Bande cyclable obligatoire

Crédits photo : google-maps.fr



Signaler les zones de partage de la voirie

Le **jalonement au sol** peut être utilisé, en complément des habituels panneaux réglementaires (**jalonement vertical**) pour signaler aux usagers un aménagement cyclable ou des zones de partage de la voirie.

Indiquer la séparation des usages

En dernier recours, lorsque des conflits d'usages sont à prévoir, et que l'aménagement ne permet pas de séparer physiquement les piétons et les cycles, un marquage au sol permet de **matérialiser l'espace réservé à la circulation de chaque type d'usagers**. Autrefois utilisée pour symboliser les aménagements cyclables, la couleur verte n'est plus d'actualité. Aujourd'hui le blanc est privilégié avec l'application du beige toléré pour les traversées notamment.

Compléter le jalonement directionnel vertical

Ce type de jalonement peut également permettre de matérialiser sur la chaussée les traversées de vélos et améliorer ainsi leur visibilité et leur sécurisation. Il peut également favoriser le repérage dans l'espace, ou apporter des informations aux cyclistes sur leur itinéraire ou leur temps de parcours (voir illustration ci-après)

NB : La simple utilisation d'un marquage au sol ne constitue pas en lui-même un aménagement propice à la sécurisation des déplacements à vélo. La signalisation horizontale doit être utilisée en complément des autres éléments d'aménagement (séparation physique, bordure, signalisation verticale, réduction de la vitesse et du trafic motorisé...).

Annexe D1



Figurine encadrée (cf. article 66)



Double chevrons avec figurine - exemple



Double chevrons - exemple



Double chevrons complété par un numéro d'itinéraire cyclable- exemple

Marquage au sol réglementaire issu de l'ISSR

Crédits photo : JALRIC vélos&territoires.org



Dimension des pictogrammes liés aux aménagements cyclables

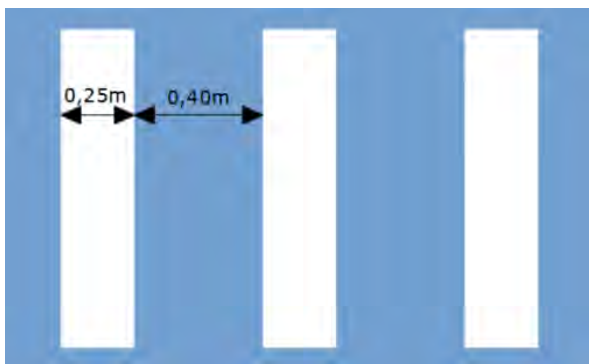
Cédez-le-passage



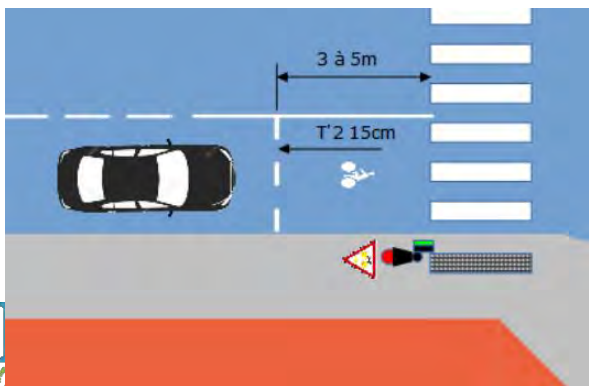
Ligne de stop



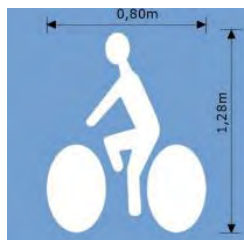
Passage piétons sur piste cyclable



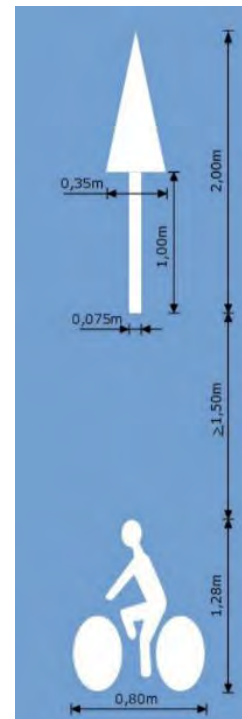
SAS vélo



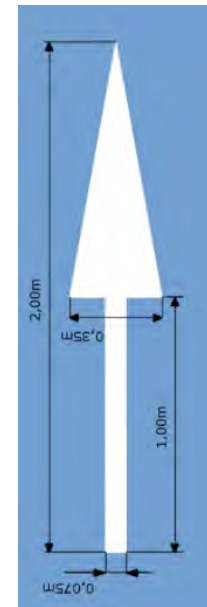
Pictogramme vélo



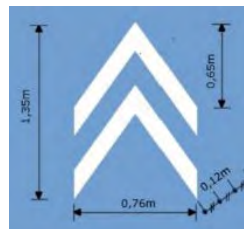
Double sens cyclable



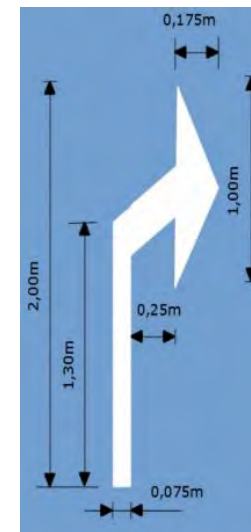
Flèche seule tout droit



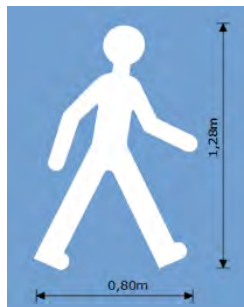
Pictogramme chevrons



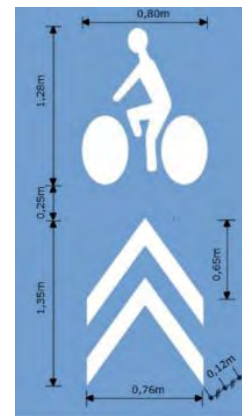
Flèche seule à droite



Pictogramme piéton

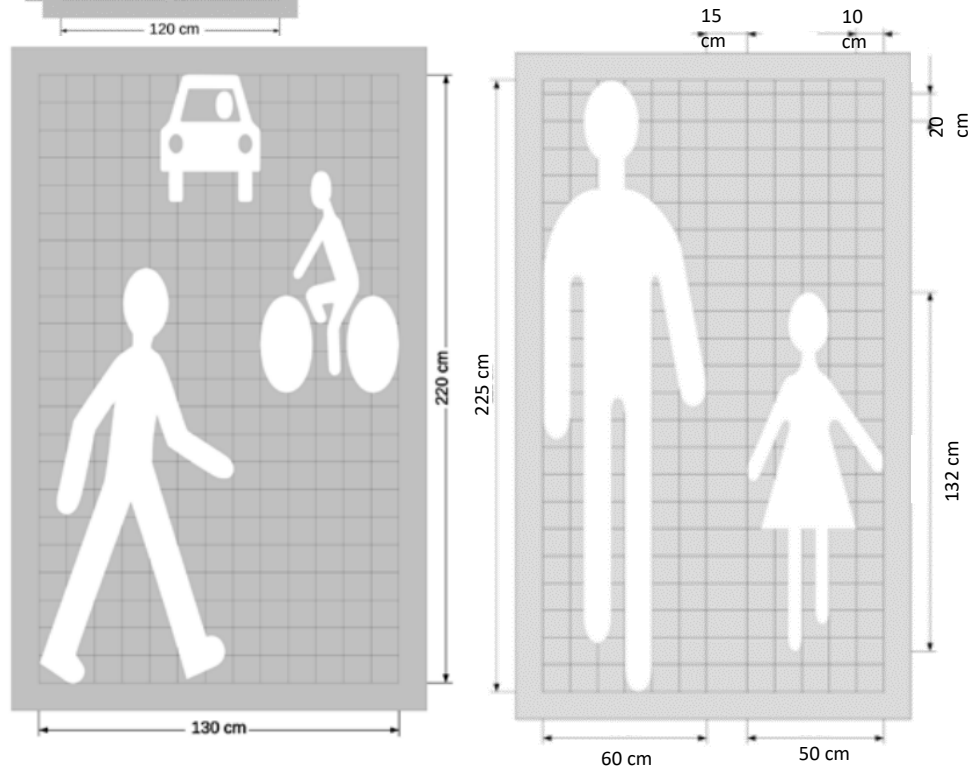
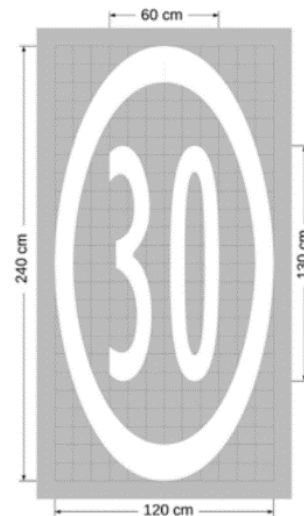
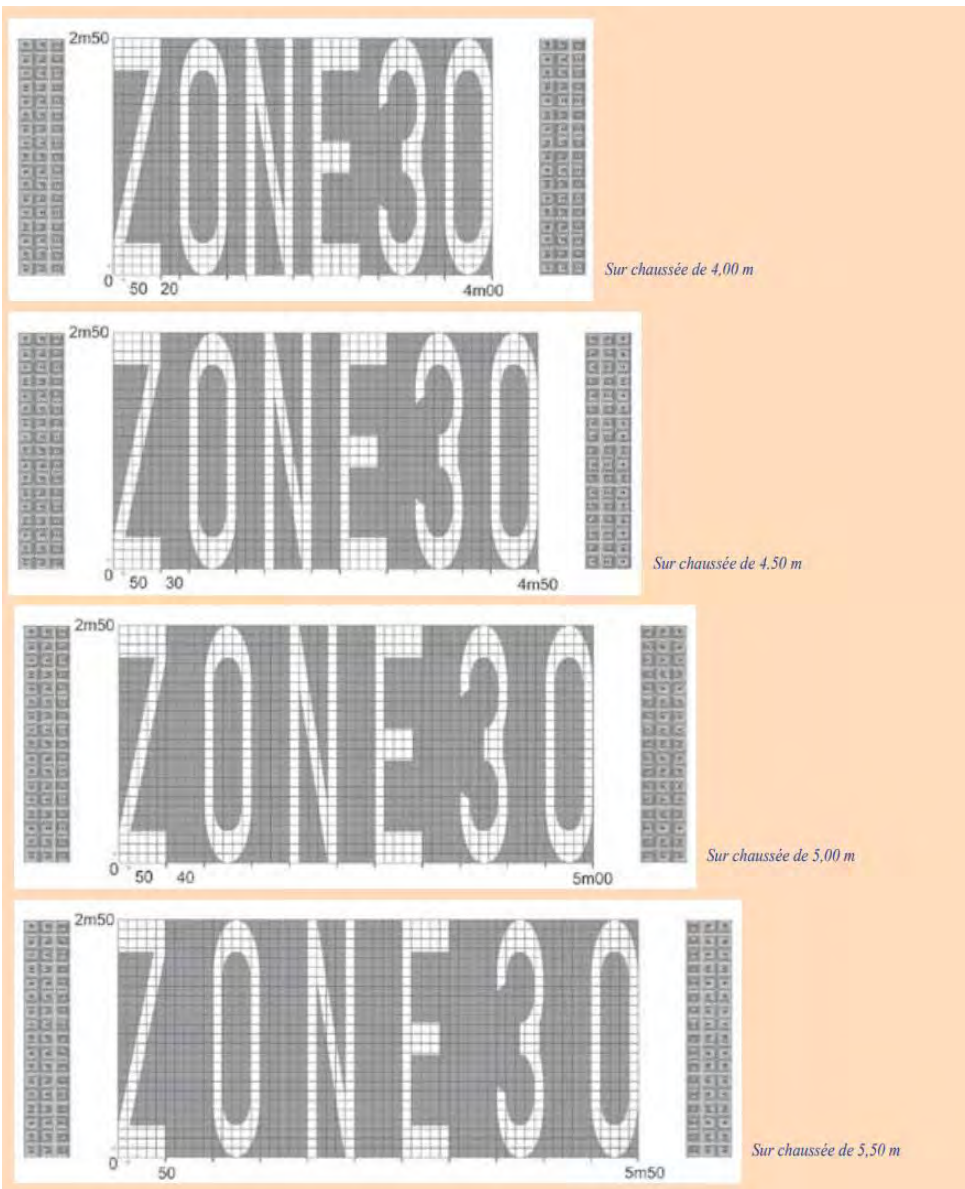


Traversée d'intersections





Dimension des pictogrammes : vitesse



Piste cyclable bidirectionnelle



Section courante :

- Pictogramme vélo dans les deux sens + ligne axiale discontinue de largeur 2u;

Intersections :

- Pictogrammes vélos + chevrons.

Chaucidou (CVCB)



Section courante :

- Chevrons + ligne discontinue T2 3u.

Intersections :

- Si CVCB prioritaire continuité de l'aménagement et des chevrons.
- Si présence d'un plateau, CVCB stoppé avant les dents du plateau.

Pistes cyclables unidirectionnelles



Section courante :

- Pictogramme vélo

Intersections :

- Pictogrammes vélos + chevrons

Double sens cyclable



Section courante :

- Pictogramme vélo + flèche + ligne discontinue si la chaussée le permet.

Intersections :

- Pictogramme vélo + chevrons.

Voie verte



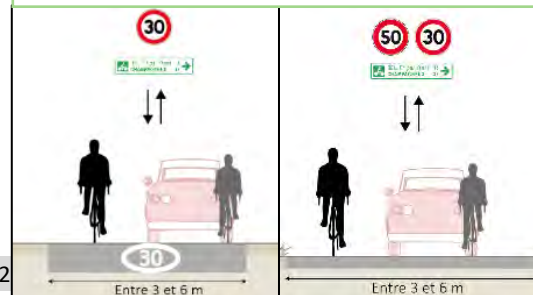
Section courante :

- Aucun

Intersections :

- Pictogrammes vélos + piétons

Voie partagée



Section courante :

- Eventuellement ellipse 30 ou 50 km/h.

Intersections :

- Pictogrammes vélos + flèche ou chevrons avec numéro d'itinéraire.



La signalisation horizontale non-réglementaire, un complément d'information à créer dans les zones urbaines.

La signalisation réglementaire vue précédemment doit être un socle commun à toutes les collectivités afin d'orienter les cyclistes au niveau national, régional et plus localement.

Pour améliorer la lisibilité des directions, les indications peuvent reprendre la charte graphique de la ville avec des éléments mieux adaptés aux modes actifs. Les indications peuvent apporter des éléments de contexte plus locaux (gymnase, écoles, centre-ville) avec des durées de déplacements plutôt que des distances.

La signalisation horizontale peut également être mise en place dans le cadre de lignes cyclables identifiées (réseau express vélo, vélopolitain etc.) avec un nom de réseau identifiable et incitatif.

Améliorer la sécurité en intersections

Afin de sécuriser davantage les intersections, certaines villes utilisent la signalisation non-réglementaire. A Paris (photo en bas à gauche) il y avait des piétons sur l'aménagement cyclable, la mairie a décidé de poser une résine verte pour bien identifier les différents cheminements. A Grenoble, la métropole a décidé d'identifier ses traversées cyclables par des lignes discontinues jaunes sur son réseau express vélo (photo en haut, à droite).



Indication de la direction suivie
Crédits photo : Aurélie Massait / France 3 Alpes



Matérialisation des traversées
Crédits photo : Aurélie Massait / France 3 Alpes



Marquage au sol signalant une piste cyclable
Crédits photo : BL Evolution



Indication des temps de trajet
Crédits photo : Ville de Montreuil



Dans le cadre de nouveaux aménagements, ou d'expérimentations, une signalisation temporaire peut être installée. Elle aura pour objectif d'expliquer les vertus de l'aménagement en cours ou d'en expliciter ses modalités de fonctionnement (modification des sens de circulation, réduction du nombre de voies...). Attention toutefois, l'aménagement doit être suffisamment simple pour être compris rapidement par l'ensemble des usagers.

Un jalonnement temporaire peut également être installé pour signaler un itinéraire cyclable en avant l'installation d'un jalonnement classique.



Jalonnement temporaire un passage en zone 30 et l'instauration d'un itinéraire cyclable

Crédits photo : © BL Evolution



Jalonnement temporaire signalant un itinéraire cyclable

Crédits photo : © Le Parisien



Jalonnement temporaire signalant l'aménagement d'une piste cyclable

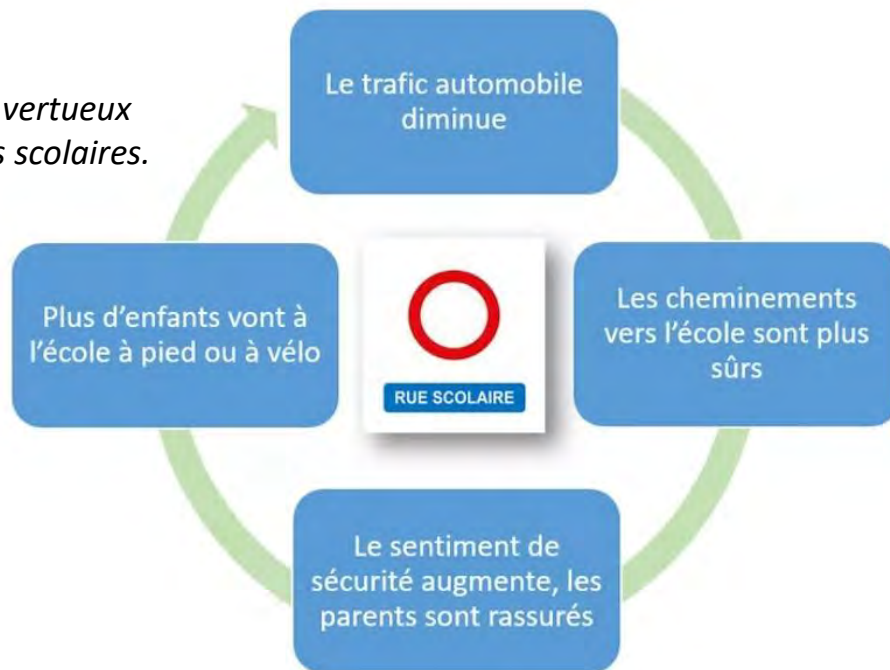
Crédits photo : Ville de Besançon

Crédits photo : © Vincent Lemiesle, France Télévisions



Commune du Vivier sur Mer en Ille-et-Vilaine, 1000 habitants.

Cercle vertueux des rues scolaires.



Commune de La Montagne en Loire-Atlantique, 6000 habitants.

Sources :

- Catalogue des aménagements dans le cadre d'un Plan de déplacement établissement scolaire (Mobiscol, Juin 2022)
- Mathieu Chassignet, adapté du guide « Concevoir une rue scolaire : méthodologie et bonnes pratiques »

Compteurs vélo



Le principe du compteur

Un compteur vélo un système installé sur le bord d'une voies cyclable (ou qui n'est pas exclusivement pratiquée par des cyclistes) qui comptabilise le nombre de cyclistes utilisant cette voie. Il permet d'obtenir des renseignements précis sur la fréquentation et d'identifier au mieux le besoin des citoyens empruntant les itinéraires.

Certains compteurs offrent la possibilité de compter le passage de piéton en plus des cyclistes. Le relevé des données est très simple (par signal Bluetooth ou USB).

Le prix d'un compteur permanent (Eco-Compteur ou MAGSYS) est de 4 000 à 5 000 € HT (en comptant la pose du compteur, estimée à 1 000 € HT). L'entretien des batterie coûte environ 350 €/compteur/an.



Un éco-compteur à Rennes
Crédits Photos : Libération

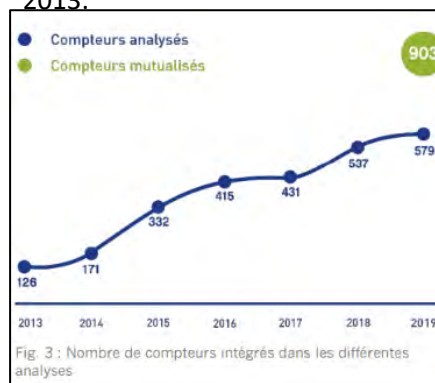
La Plateforme Nationale des Fréquentations

La PNF (Plateforme Nationale des Fréquentations) a été créée en 2013 et son objectif est de suivre la mutualisation des données de comptables de vélo. Cette pratique s'est depuis largement démocratisée partout en France et on observe l'apparition d'éco-compteur partout en France. Comme énoncé lors du dernier congrès de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) : « seuls comptent ceux qui sont comptés ! ».

Un usage en plein essor

Fin mars 2020, 90 contributeurs permettaient de collecter les données de 903 compteurs distinguant les vélos des autres usages. La plupart sont installés sur des itinéraires nationaux, dont la vocation est touristique et utilitaire. Les autres sont placés sur des réseaux locaux.

Ce nombre est en effet en forte progression, puisqu'on comptait en mars 2017 environ 63 contributeurs qui partageaient les données de 605 compteurs, ce qui était déjà à l'époque 3,4 fois plus de compteurs qu'en 2013.



Nombre de compteurs intégrés dans les différentes analyses
©Vélo & Territoires



Carte des compteurs de vélos partagés sur la PNF
©DRC, fin mars 2020

Les compteurs à capteurs magnétiques

Certains compteurs analysent la signature magnétique des roues des vélos, en se basant sur plusieurs critères de différenciation. Les compteurs de qualité permettent de détecter tous les types de vélos, même ceux possédant des cadres en carbone ou en aluminium et cela dans toutes les configurations (voiries partagées, fort trafic), en ignorant le trafic motorisé.



Illustration du compteur de cyclistes sur voie verte ZELT

Crédits Photos : eco-compteur.com

Les compteurs s'appuyant sur le Deep Learning

Les derniers capteurs utilisent le Deep Learning, ce qui consiste à entraîner des « réseaux de neurones » en analysant une grande quantité d'images d'un objet donné (un réseau de neurone convolutif peut s'entraîner sur plusieurs millions d'images). Une fois le réseau « entraîné », chaque image est analysée par un système complexe composé de « couches d'analyses », chacune consacrée à un élément caractéristique de l'objet (une partie du vélo par exemple). Ce système nécessite néanmoins d'importantes ressources de calculs (serveurs, cartes graphiques...) mais présente l'avantage de pouvoir utiliser directement les caméras d'une commune et de ne pas nécessiter d'installation supplémentaire. Des systèmes sont en cours d'expérimentation.



Analyse des flux routiers grâce au Deep Learning

Crédits Photos : Wintics

L'usage des compteurs

Un compteur permet d'obtenir des renseignements précis sur la fréquentation et d'identifier au mieux le besoin des citoyens empruntant les itinéraires. Aujourd'hui, les compteurs sont majoritairement utilisés pour les grands itinéraires du Schéma national des véloroutes mais ils représentent aussi un réel intérêt pour le vélo utilitaire.

L'utilisation des compteurs présente plusieurs intérêts:

- En plaçant des compteurs sur les grands itinéraires, ils donnent une vision d'ensemble de la fréquentation vélo à l'échelle nationale. Cela permet d'avoir une analyse vraiment pertinente et précise sur la fréquentation de ces axes.
- Analyser les retombés économiques, en particulier du tourisme, comme le réseau PNF accompagne les dynamiques locales et internationales.
- L'usage du vélo étant en plein essor, les données des compteurs permettent de promouvoir le développement de l'usage du vélo et des itinéraires cyclables, notamment en cette période de COVID-19.
- Un compteur est un très bon outil de suivi pour l'analyse des nouveaux aménagements cyclable. Il permet d'analyser l'impact d'un aménagement et d'apprécier sa réussite. Certains compteurs « dits temporaires » peuvent être posés pendant une durée limitée au bord d'un aménagement puis déplacés ailleurs, ce qui peut permettre aux collectivités de faire des économies sur le prix des compteurs.



Répartition mensuelle des passages 2019 par type de pratique (base 324 compteurs "loisirs", 116 compteurs "utilitaires" et 475 compteurs pour l'ensemble)

©Vélo & Territoires



Répartition du nombre de passages 2019 selon les jours de la semaine (base 475 compteurs)

©Vélo & Territoires

Ressources utiles



Principes généraux :

- CEREMA, *Rendre sa Voirie Cyclable*, 2021
- Paris en Selle, *Guide des aménagements cyclables*, 2019
- CROW, *Design Manual for Bicycle Traffic*, 2016

Matériaux et revêtements

- Conseil général de Vendée, *Les revêtements de sol pour les cheminements doux*, 2010 , 80p [Lien Septembre 2020](#)
- Conseil général des Yvelines, *Catalogue des revêtements adaptés aux véloroutes, voies vertes, pistes cyclables et bandes cyclables*, 2011, 36p [Lien Septembre 2020](#)
- Centre de recherches routières (CRR) (Belge), *Revêtements des aménagements cyclables, Recommandation pour la conception, la mise en œuvre et l'entretien*, 2009, 80p [Lien Septembre 2020](#)
- Vélo & territoires, *Fiche action n°9 Revêtements des aménagements cyclables, Quel Revêtement selon quels critères ?* 2019, 12p [Lien Septembre 2020](#)
- Rapport de la FCDE, *Des revêtements de qualité pour les voies vertes*, 2017, 3p [Lien Septembre 2020](#)

Loi et règlements

LOI n° 2019-1428 - *Orientation des mobilités*, LOM, 2019 ([Lien Novembre 2020](#))

LOI n° 96-1236 - *Air et Utilisation rationnelle de l'énergie*, LAURE 1996 ([Lien Novembre 2020](#))

LOI n° 2014-366 - *Accès au logement et un urbanisme rénové*, ALUR, 2014 ([Lien Novembre 2020](#))

Fiches du CEREMA par thématiques ([Lien Novembre 2020](#))

Circulation des cyclistes

- CEREMA, *Faciliter les circulations des cyclistes*, 2013
- CEREMA, *Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes*, 2013
- CEREMA, *Vélo et céder-le-passage au feu rouge*, 2012
- CEREMA, *Les sas à vélo*, 2012

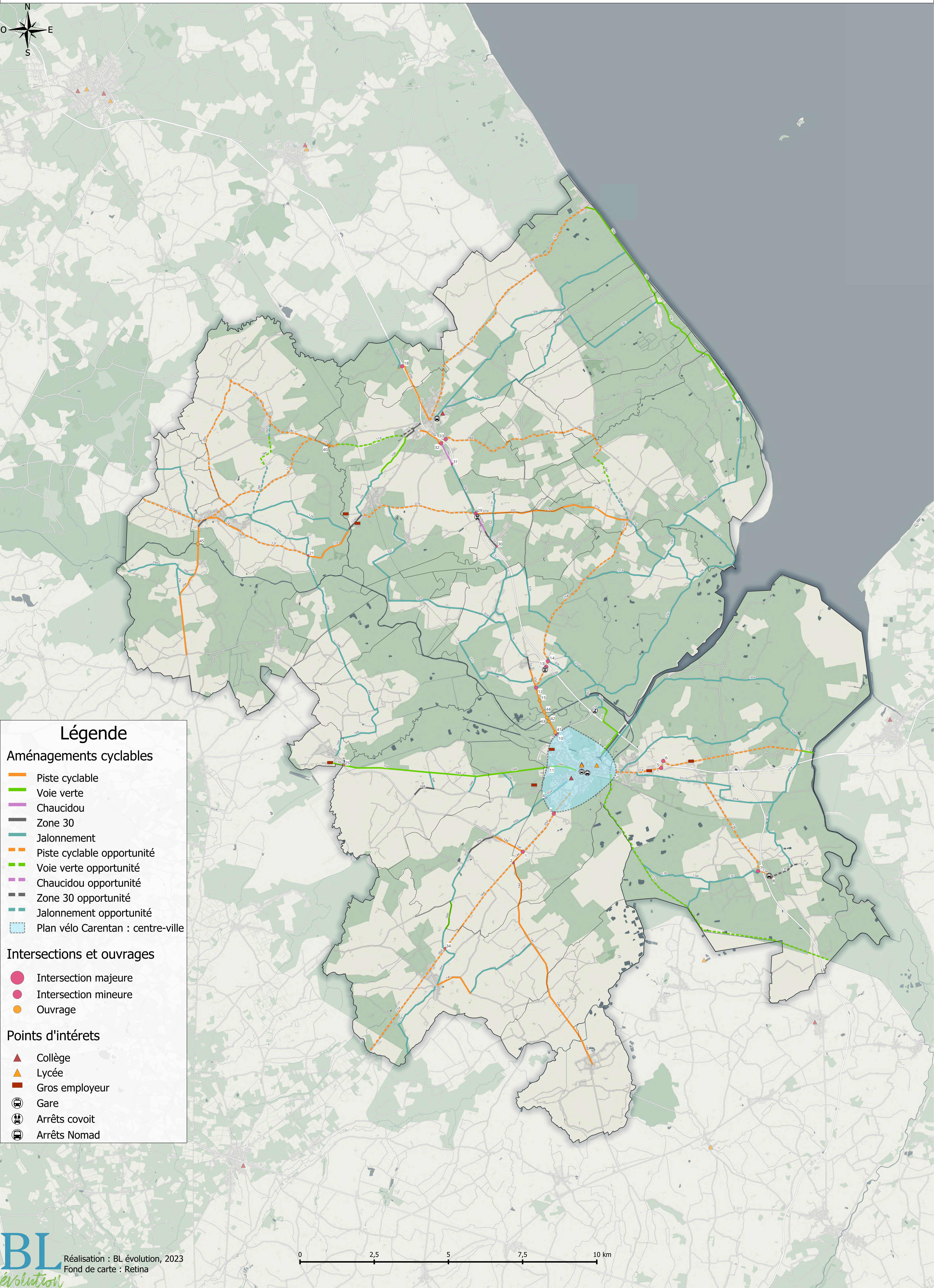
Accessibilité piétonne

- CEREMA, *Accessibilité personnes mobilité réduite dans planification urbaine*, 2012
- CEREMA, *Accessibilité cœurs de villes/villages*, 2018
- CEREMA, *Marche en ville, lieux de pause et de repos*, 2019
- CEREMA, *Mieux accueillir piétons âgés dans l'espace public*, 2016
- CEREMA, *Réglementation pour accessibilité des espaces publics*, 2015
- CEREMA, *Accessibilité et sécurité des déplacements – chapitre accessibilité*, 2010

Aménagements

- CEREMA, *Stationnement vélos espaces privés*, 2014
- CEREMA, *Petits aménagements de sécurité cyclistes*, 2007
- CEREMA, *Modérer la vitesse de véhicule en ville*, 2010
- CEREMA, *Aménagements*, 2016
- CEREMA, *Véloroutes et intersections*, 2019
- CEREMA, *Véloroutes et intersections - Quel régime de priorité ? Quel aménagement ?*, 2019
- CEREMA, *Chaussée à voie centrale banalisée - Eléments de recommandation*, 2017
- CEREMA, *Les dispositifs anti-accès motorisé - Comment contrôler l'accès aux aménagements cyclables*, 2016
- CEREMA, *Réseau cyclable à haut niveau de service - Objectifs et principes d'aménagement*, 2016
- CEREMA, *Les bandes cyclables*, 2015
- CEREMA, *Le double-sens cyclables dans les rues limitées à 50 km/h - L'expérience de 4 agglomérations françaises*, 2015
- CEREMA, *Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau*, 2013
- CEREMA, *Voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton*, 2013
- CEREMA, *Pistes cyclables (actualisation)*, 2013

Typologie d'aménagement des itinéraires



Légende

Aménagements cyclables

- Piste cyclable
- Voie verte
- Chaucidou
- Zone 30
- Jalonnement
- Piste cyclable opportunité
- Voie verte opportunité
- Chaucidou opportunité
- Zone 30 opportunité
- Jalonnement opportunité
- Plan vélo Carentan : centre-ville

Intersections et ouvrages

- Intersection majeure
- Intersection mineure
- Ouvrage

Points d'intérêts

- Collège
- Lycée
- Gros employeur
- Gare
- Arrêts covoit
- Arrêts Nomad



Commune de Carentan-les-Marais

Schéma directeur cyclable



Livrable complet

Alice Brauns, paysagiste dplg, Granville

Léna Bouzemberg, socio-démographe, Clamart

Philippe Cheradame, Viamap, Pont-Audemer

PAYSAGE + VELO

viamap

**COLLECTIF(S)
CRÉATIF(S)
DES TERRITOIRES**

Sommaire

A Introduction

- Rappel des enjeux, des objectifs, des principes d'aménagement

B Diagnostic

- Analyse à l'échelle du **territoire** et proposition du « schéma directeur cyclable idéal ».
- Analyse à l'échelle de l'**agglomération** et proposition du « schéma directeur cyclable idéal ».
- Analyse à l'échelle du **centre-ville** et proposition du « schéma directeur cyclable idéal ».

C Où ? Le schéma directeur cyclable priorisé.

- Le scénario stratégique retenu aux 3 différentes échelles ;
- Repérage des itinéraires et sections à aménager.

D Comment ? Les aménagements. Itinéraires et sections

E Les intersections.

F Le stationnement vélo.

G Récapitulatifs – vue d'ensemble

H Quand ? Temporalités

Annexes

A quoi ça sert ?

Le schéma directeur cyclable vous offre une **vision d'ensemble**, sur tout le territoire, des itinéraires les plus pertinents pour le déplacement à vélo - déplacement au quotidien (relations rapides aux lieux d'emplois, de commerce, écoles), mais aussi pour les loisirs et le tourisme (découverte des paysages de proximité ; vélo-tourisme ; tourisme vert) en s'appuyant sur les itinéraires existants, mais aussi sur les **paysages de qualité** à valoriser qui sont autant d'espaces qui suscitent l'envie de s'y rendre à vélo, de les traverser, de les longer :

- les marais du Cotentin, les canaux et rivières, la baie de Veys, les polders ;
- les franges bocagères des marais ;
- Les centres bourgs historiques.

Le schéma directeur cyclable identifie les **potentialités d'aménagement**, en fonction du contexte existant, pour **rendre plus confortable** la pratique du vélo sur ces itinéraires et les rendre ainsi plus attractifs pour les habitants souhaitant se déplacer davantage à vélo. Cela passe par un réseau d'itinéraires cyclables répondant aux exigences suivantes :

- des itinéraires sécurisés (circulation / stationnement de véhicules) ;
- des itinéraires continus et facilement identifiables ;
- bonne desserte des pôles générateurs de déplacements (PGD) ;
- absence ou faible niveau de nuisances (bruit de circulation) ;
- présence de services associés (stationnement)

Les conditions techniques et financières de leur mise en œuvre sont mises en exergue et les aménagements sont priorisés, offrant un **plan d'action stratégique** des aménagements à programmer en fonction des besoins et des budgets mobilisables.

C'est donc une **feuille de route** pour la collectivité, pour réaliser, pas à pas, les aménagements cyclables, notamment à l'occasion du renouvellement des voies urbaines où ils sont obligatoires (L.228-2 du Code de l'environnement).

Mais :

Ce n'est pas une étude de **maitrise d'œuvre**.

Tout n'est **pas à réaliser à court terme** ;

Les propositions indiquent des **principes possibles** et chiffrables, mais non des projets arrêtés.

Méthode

La méthode de « paysage et vélo » se caractérise d'abord par une attention particulière portée sur l'existant, notamment le paysage, qui est compris comme un potentiel à mettre en valeur, pour l'identification et la qualification des itinéraires cyclables.

Ensuite, les propositions d'aménagement s'inscrivent dans une vision globale de l'aménagement de l'espace public, qu'il soit urbain ou rural, pour qu'elles s'inscrivent avec finesse dans le contexte existant, cherchent de la continuité, mais aussi une plus grande qualité d'usage, notamment par l'accompagnement des aménagements cyclables par des plantations d'arbres ou d'autres formes végétales, par du mobilier...

Et cela avec une recherche de sobriété pour des raisons esthétiques, écologiques et financières.

Concertation

Notre méthode consiste à chercher à partager avec élus, acteurs et habitants les paramètres des choix possibles pour aboutir à un schéma cyclable partagé et optimisé.

L'ensemble des propositions, qu'elles concernent les itinéraires, les aménagements ou la priorisation, a donné lieu à plusieurs options qui ont été débattues et tranchées lors des 8 réunions de débat et de décision organisées tout le long des 3 phases d'études entre juin 2022 et juin 2023.

Un livrable a été envoyé quelques jours en amont de chaque réunion pour faciliter la compréhension des enjeux.

La première phase du schéma directeur a donné lieu à un atelier participatif qui a fait émerger des points de vigilance et des propositions en termes d'itinéraires qui ont été intégrées dans l'étude.

Quelques propositions intermédiaires ayant participé à la démarche mais non validés par les comités de pilotage sont présentés en annexe, comme le résultat de ateliers, les options non validées ou les scénarios de priorisation.

Les principes ayant guidés nos propositions d'aménagement

Pour rendre les itinéraires plus confortables, donc plus sûrs, un certain nombre d'aménagements sont à la disposition des maîtres d'ouvrages, à choisir en fonction des critères suivants :

- l'importance de la circulation automobile (évaluée par des comptages) ;
- l'importance de la circulation attendue des cyclistes (en fonction notamment des pôles générateurs des déplacements - PGD)
- la vitesse autorisée et pratiquée (comptages) ;
- l'emprise disponible ;
- Le contexte immédiat :
 - stationnement latéral (ouverture des portières)
 - stationnement en épi (recul aveugle)
 - Sorties de garages (croisement de flux)
 - entrées d'immeubles, de commerces (croisement avec piétons)
- Le budget disponible ;
- Les projets déjà engagés sur l'espace public concerné.

Pour rendre les itinéraires plus continus, les propositions faites tiennent compte des autres types d'aménagement existants ou arrêtés en amont ou aval. Un soin particulier est apportées aux intersections pour faciliter l'usage continu en toute sécurité.

Pour rendre l'usage du vélo plus agréable, les aménagements cyclables intègrent une attention à l'aménagement des abords, à l'accompagnement par des espaces plantés quand cela a du sens et prévoit des stationnements vélo à proximité des pôles générateurs de déplacement.

Les types d'aménagement peuvent être classifiés en 3 groupes :

Aménagements en mixité :

- Zones de rencontre (zone 20) ;
- Zones 30 (double sens autorisé) ;
- Vélorues.

Aménagements contiguë à la chaussée

- Chaussidou (CVTC) ;
- Bandes cyclables ;
- Pistes cyclables sur chaussée.

Aménagements éloignés de la chaussée

- Voies vertes ;
- Pistes cyclables sur trottoir ou indépendantes.

Ils sont présentés sur les pages suivantes.

Type	Zone 20	Zone 30 - Double sens cyclable autorisé	Vélorue
Type de route	Quartiers centraux, Intersections	Quartiers centraux, voies résidentielles ; voirie à sens unique	Quartiers centraux, Quartiers résidentiels
Trafic	< 2000v/j.	< 2000v/j.	< 2000v/j.
Dimensions	s.o.	Minimum : pas fixé	s.o.
Travaux	Marquage et aménagement spécifique recommandé	Marquage sans ligne	Marquage spécifique – Signalisation pédagogique

Selon les recommandations du CEREMA pour un réseau cyclable principal



Type	CVCB	Bande cyclable	Piste cyclable sur chaussée
Type de route	Route de campagne	Route à circulation modérée, milieu urbain	Centre-ville, Route à circulation forte
Trafic	< 4000v/j.	< 4000v/j.	> 4000v/j.
Dimensions	Minimum : 1,20 m par sens Recommandé : 1,50 m	Minimum : 1,50 m Recommandé : 2 m	Minimum : 1,50 m par sens Recommandé : 2 m
Travaux	Marquage	Marquage avec ligne	Bande ou bordure de séparation

Selon les recommandations du CEREMA pour un réseau cyclable principal



Type	Piste cyclable bidirectionnelle	Voie verte
Type de route	Centre-ville, Route à circulation forte	Site propre
Trafic	> 4000v/j.	s.o.
Dimensions	Minimum : 3 m Recommandé : 4 m	Minimum : 2,50 m à 3 Recommandé : 4 m
Travaux	Séparation de la chaussée ou sur trottoir ou voie indépendante ;	Voie indépendante

Selon les recommandations du CEREMA - pour un réseau cyclable principal



Dans tous les cas, pour mettre en place ces aménagements cyclables, il faut leur donner **la place nécessaire**.

Cette place est bien à prendre quelque part, nécessitant souvent de réorganiser la répartition des fonctions et des usages dans l'espace public.

Quelques possibilités de réorganisation de l'espace :

Prendre l'espace sur le stationnement :

- Supprimer une bande de stationnement ;
- Transformer une bande de stationnement en épi en une bande de stationnement latéral (emprise mini : 2 m) ;
- Réduire une bande de stationnement à 2 m.

Prendre l'espace sur la voirie :

- Réduire la largeur de la chaussée (emprise mini 5 m en zone urbaine) ;
- supprimer 1 sens de circulation.

Prendre l'espace sur le trottoir (très rare) :

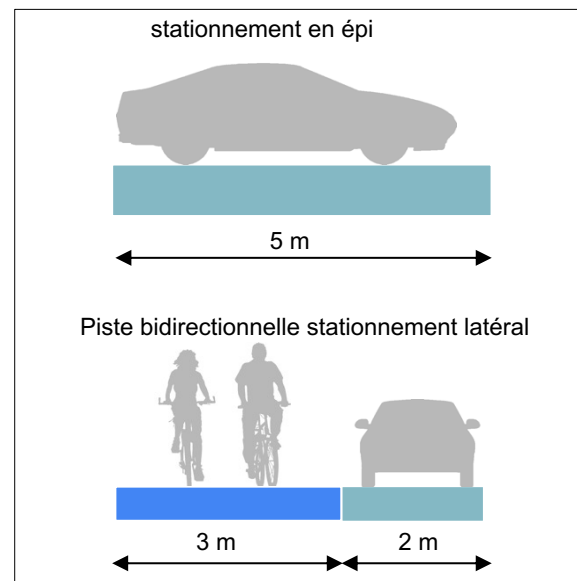
- Réduire le trottoir à 1,40 m, ou 1,20 m ponctuellement ;

Solutions à éviter (a priori) :

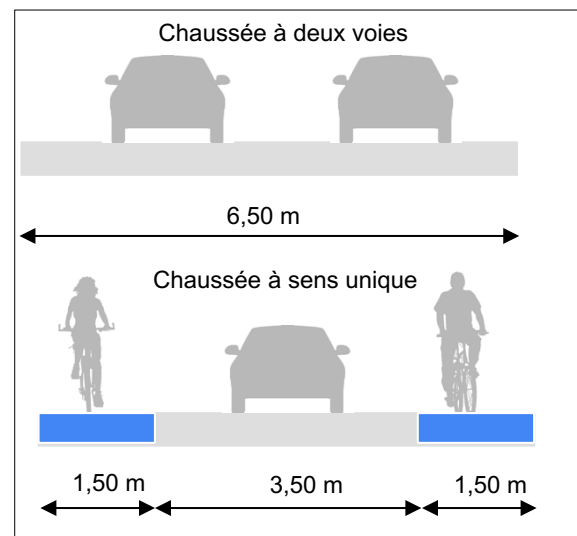
- Prise sur de l'espace vert
- Prise sur de l'espace privé

NB.

Nos propositions sont faites sur la base des plans de géomètre précis communiqués et des mesures et observations faites in situ.



Exemple 1



Exemple 2

B

Diagnostic

Le territoire de Carentan-les-Marais, commune nouvelle, est assez étendu. Pour permettre une bonne lecture des informations, le diagnostic territorial est réalisé à trois échelles différentes, apportant des informations spécifiques :

- **Échelle du territoire**
- **Échelle de l'agglomération**
- **Échelle du centre urbain**

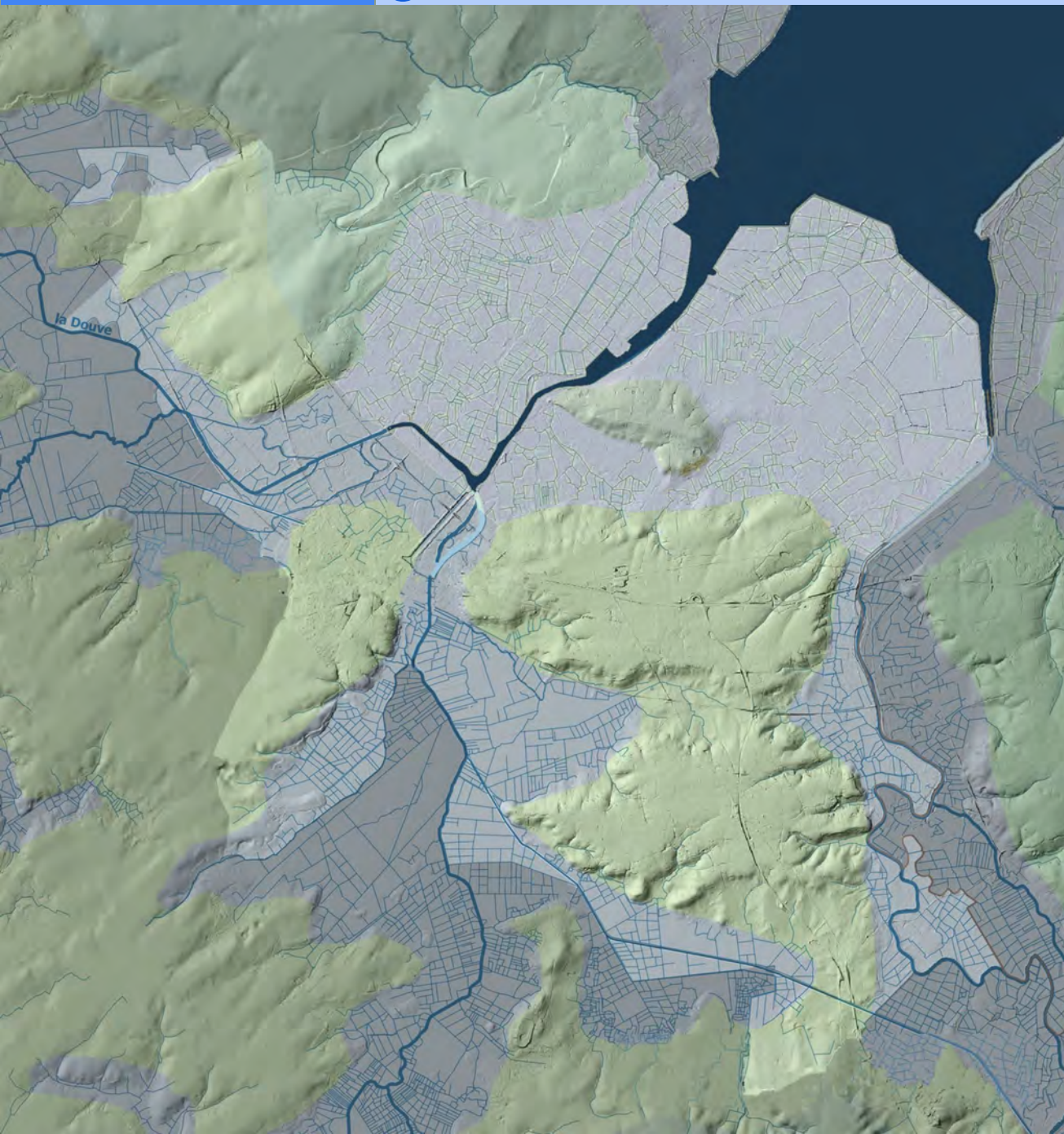
À chaque échelle sont étudiés :

- 1 Le fondement géographique et historique du territoire ; les opportunités pour la pratique du vélo (paysages, belles routes)
- 2 Le réseau cyclable existant (Itinéraires, balisage + aménagements)
- 3 Les pôles générateurs de déplacement (PGD)
- 4 Les contraintes et points de vigilance
- 5 La figure spatiale (vision simplifiée et identifiable du schéma exprimant les potentialités et les besoins)
- 6 Le schéma désirable (les itinéraires souhaités)



Carte états majors

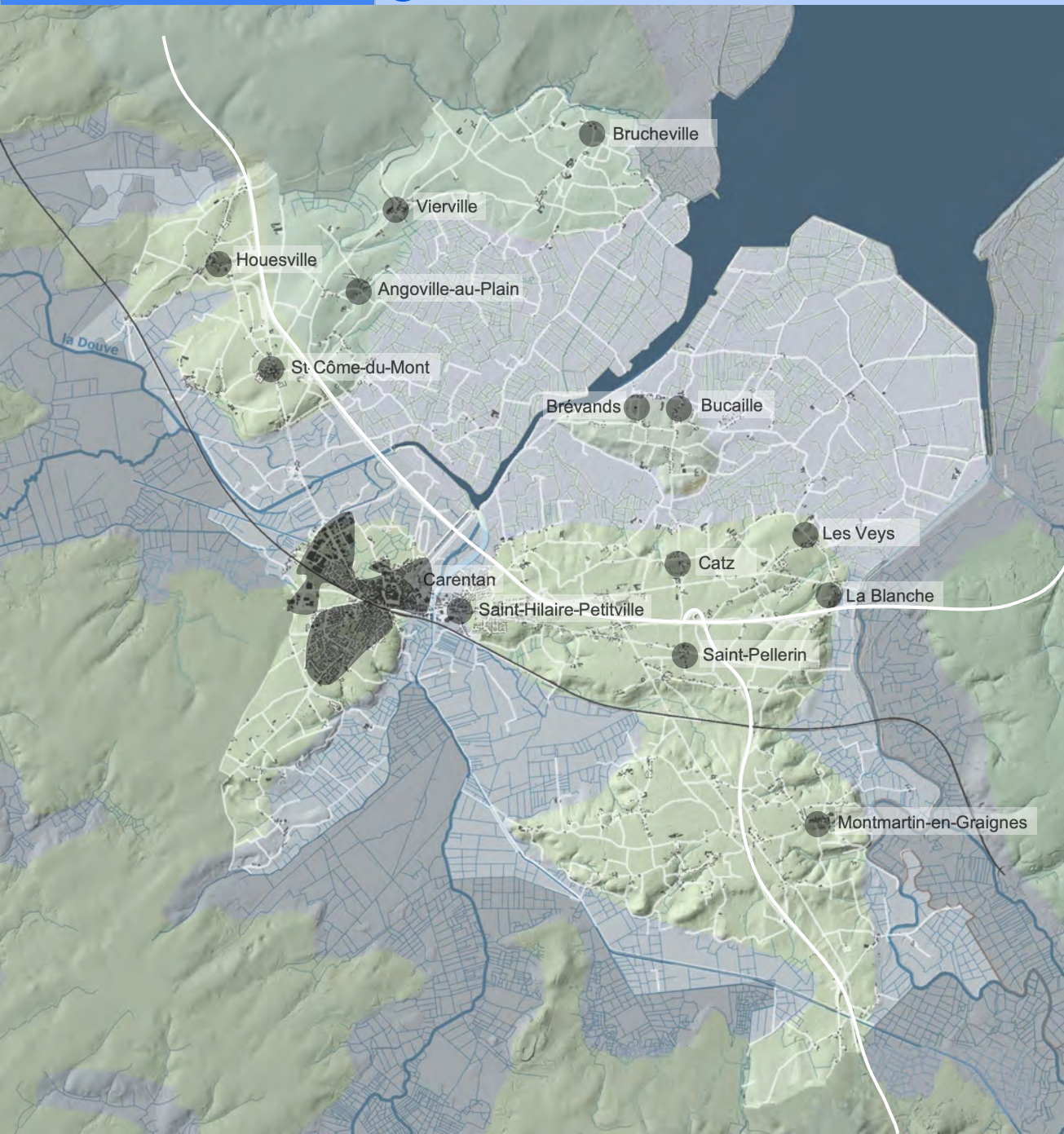
- Le marais occupe la plus grande partie du territoire
- Traversé par de nombreux cours d'eau ; fleuves, rivières + canaux
- des petits reliefs agricoles les entourent;
- Le bourg est situé à distance de la mer, mais relié par l'eau ;
- à la croisée de chemins, axe important nord-ouest / sud-est
- Un territoire littoral, avec la baie de Veys, espace naturel remarquable
- À proximité des espaces de commémoration du débarquement du 6 juin 44



Le relief et l'eau structurent l'espace, son occupation, son paysage.

Le territoire communal est composé de 3 grands types de paysage :

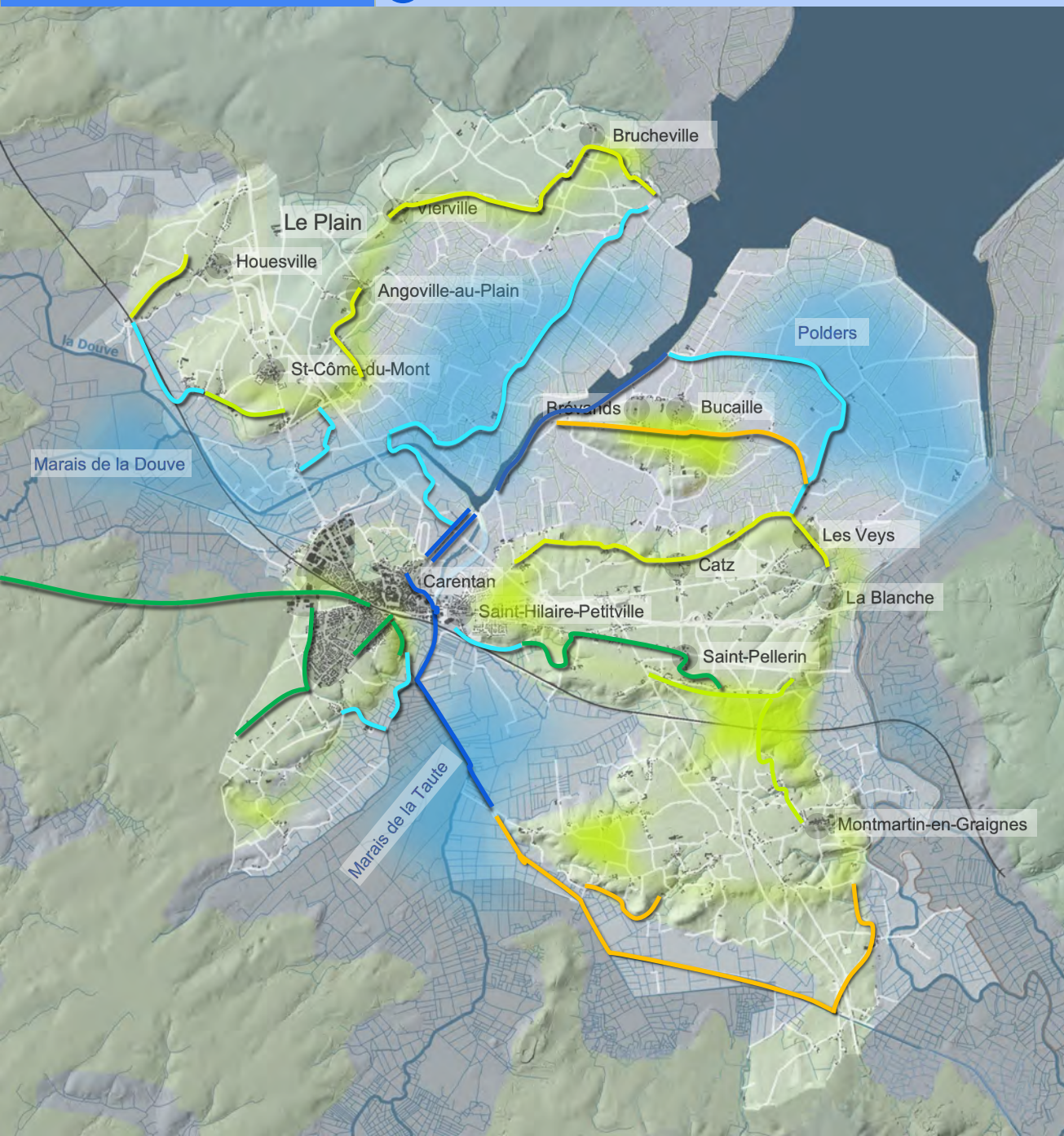
- **Le littoral / la baie de Veys** dont la vue et l'accès sont dérobés par la présence de digues.
- **Les marais** (et polders) qui séparent trois principaux reliefs au nord, à l'est et à l'ouest de Carentan. Ces espaces de natures ou agricoles sont traversés par un réseau hydrographique dense,
- **Le bocage**, sur le relief, l'espace habité et intensément cultivé.





Cette structure induit la trame viaire et l'occupation urbaine du territoire :

- Le bourg historique de Carentan, situé à la croisée des chemins, constitue le pôle urbain central du territoire ;
- Un ensemble de petits bourgs et villages occupent les différents reliefs, alors que le marais en est naturellement dépourvu.
- Un réseau très dense de petites routes, dessert le territoire, sur des pentes pouvant parfois être assez marquées.










Les paysages opportuns :

-  les marais
-  Les corniches

Belles routes identifiées :

Le réseau très dense de petites routes et chemins offre des opportunités pour développer le réseau cyclable, en fonction du paysage :

-  À travers le marais - absence de relief, espaces de nature
-  Le long des canaux (chemins de halage) - absence de relief, esthétique.
-  Le long des corniches, vue
-  Dans le bocage - présence arborée
-  Suggestions atelier



Marais et polders – relief plat – espaces de nature- beauté



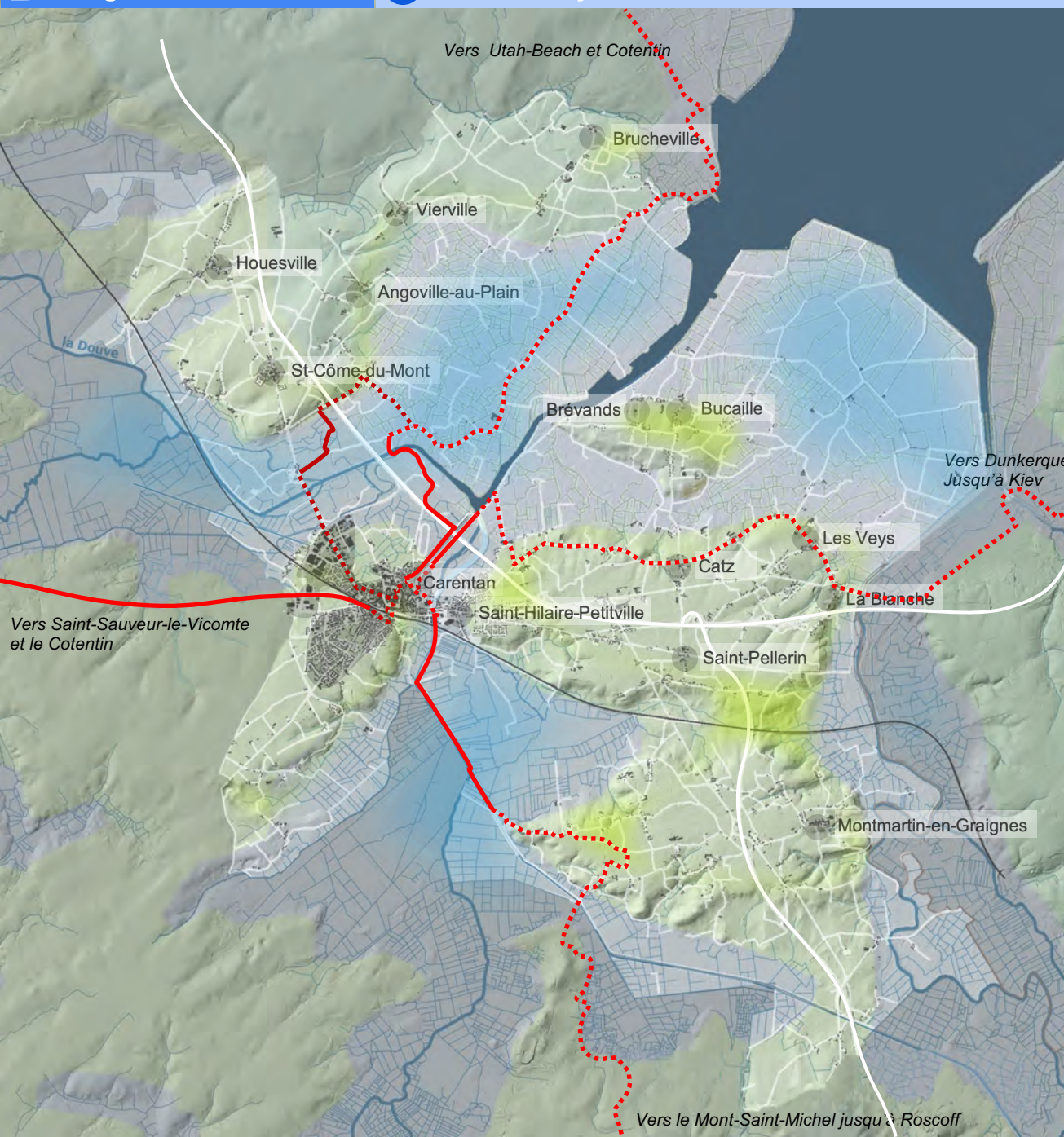
Bocage – ombrage



Canaux – relief plat – espaces de nature-beauté



Corniche – vues dégagées



Eurovélo 4 (Roscoff – Kiev) / Vélomaritime

- en site propre ou sur chemin
- balisé sur chaussée

Itinéraire bis par la Voie de la Liberté

- en site propre ou sur chemin
- balisé sur chaussée

- L'itinéraire de la *Vélomaritime* traverse le territoire en se croisant à Carentan
- Les quatre branches traversent des paysages emblématiques du territoire
 - Branche est : la corniche, puis le canal de Carentan
 - Branche nord : le marais de la Douve
 - Branche sud : le marais de la Taute
 - Branche ouest le bocage
- Les sections les plus remarquables sont celles en site propre (voie verte / canaux)
- De fait, un système rayonnant autour du bourg de Carentan
- Au centre de Carentan, la lecture de la continuité est difficile.



Vélomaritime Branche nord-est le long du canal



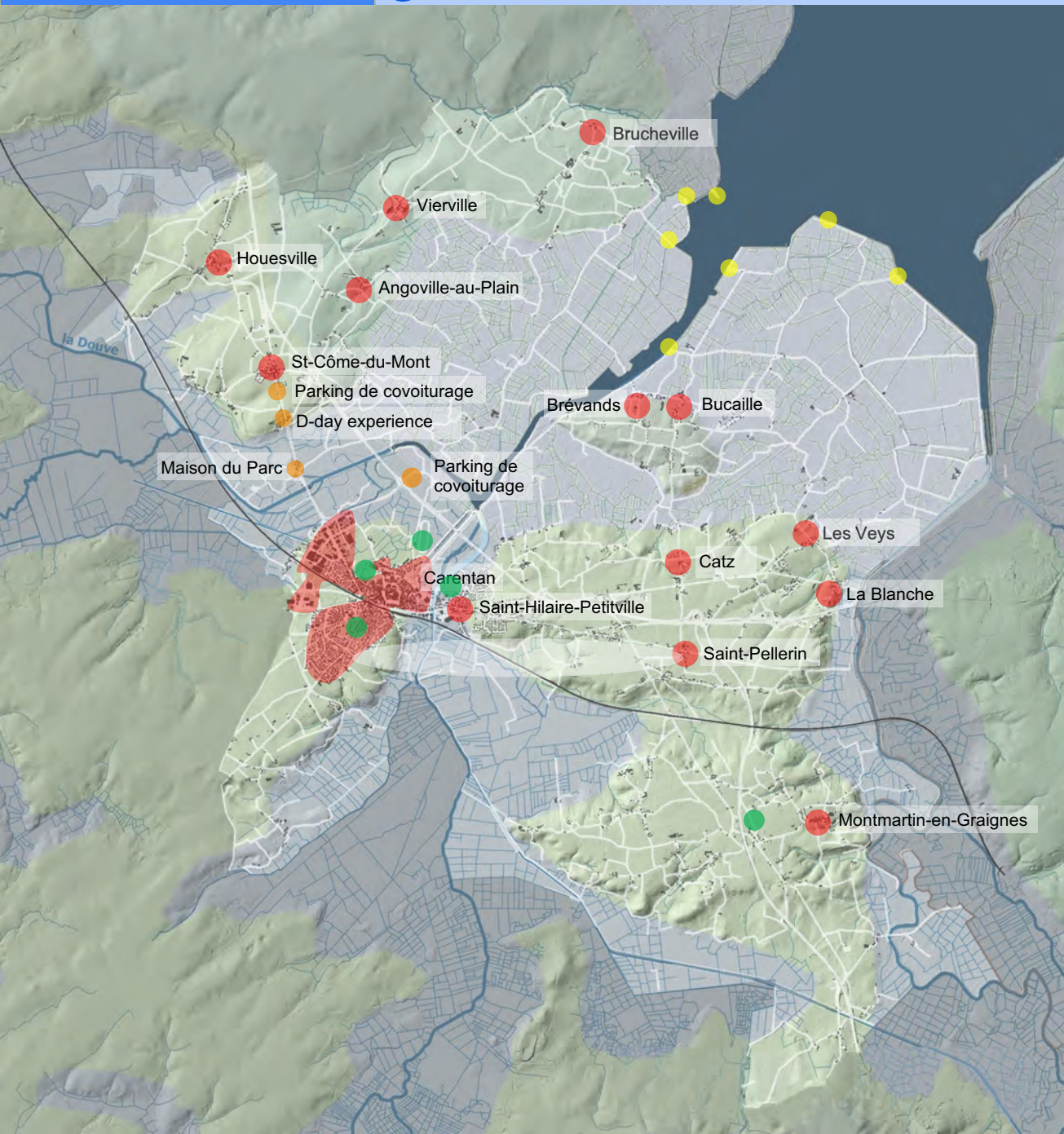
Vélomaritime branche nord à travers les marais



Vélomaritime Branche sud sur route existante



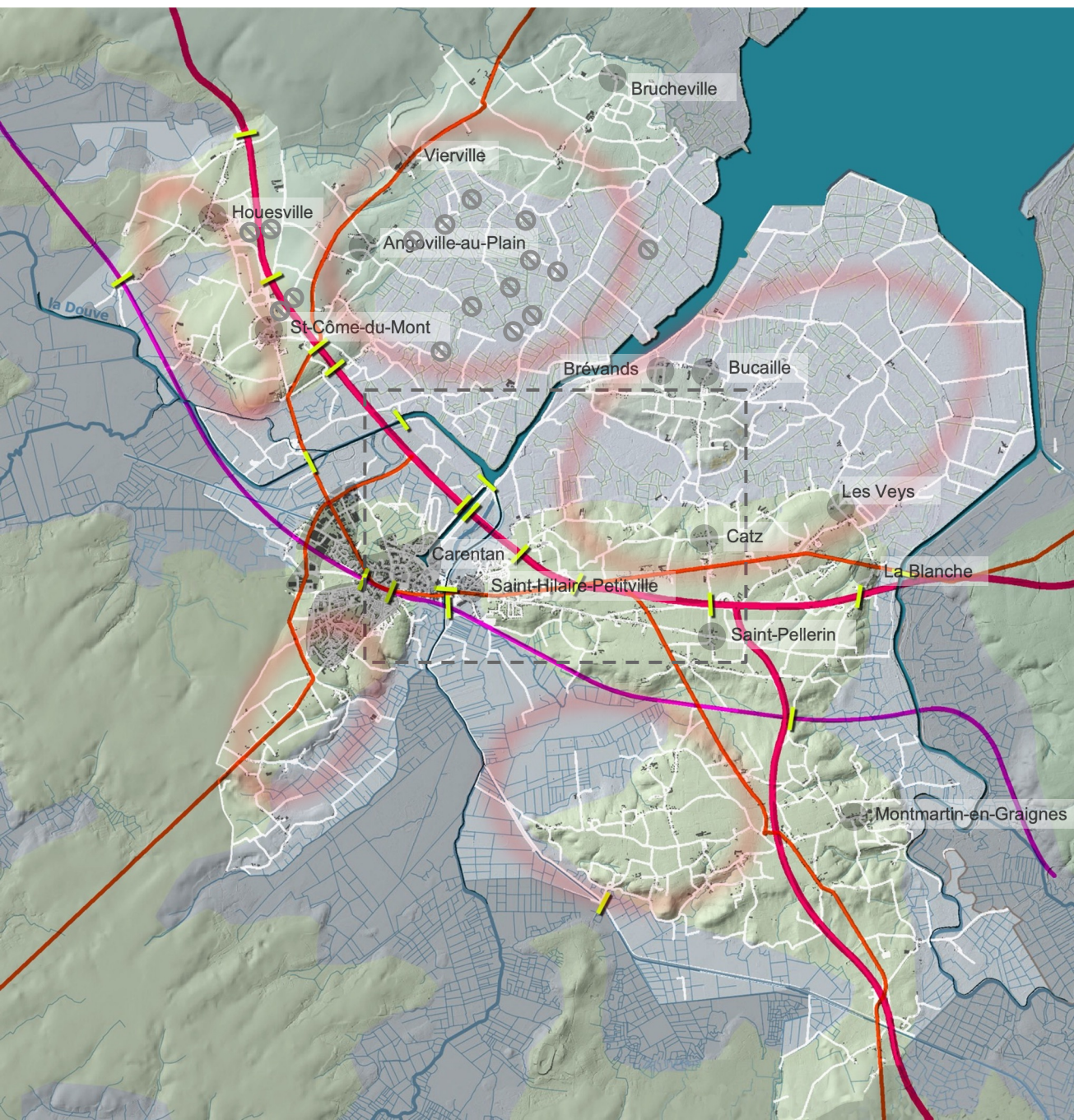
Itinéraire bis sur chemin existant > en direction d'Utah Beach










Les pôles générateur de déplacements sont les lieux vers lesquels on se déplace. Ils servent de repère pour organiser le schéma cyclable de manière la plus efficace.

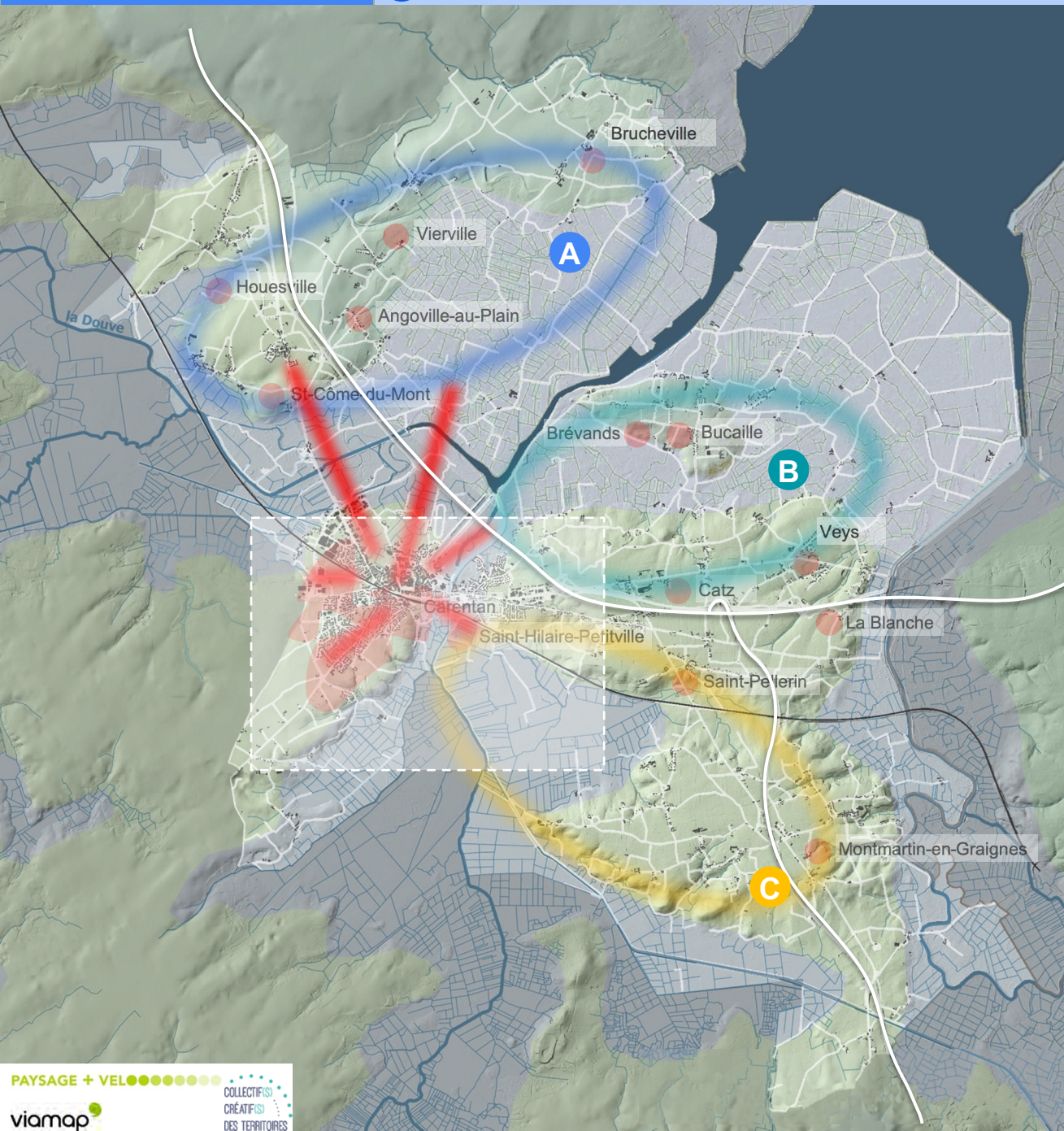
A l'échelle du territoire, sont notés :

- Les centralités, offrent quelques services et commerces, sont positionnés sur les reliefs, souvent en son bord (situation de corniche).
- Les grands équipements sportifs (surtout à Carentan)
- Les autres équipements, près de Carentan
- les bords de mer (baie de Veys), vecteurs de déplacement de loisirs.



La situation particulière de la commune de Carentan-les-Marais en fait un espace fragmenté par les coupures géographiques infranchissables que sont

-  les cours d'eau
-  les 4 voies (RN 13 + RN174)
-  la ligne ferroviaire.
-  Le territoire communal est ainsi divisé en 5 parties isolées par ces coupures.
-  Les ponts et tunnels, points de passage obligatoire sont des repères importants pour l'organisation du schéma cyclable.
-  De plus certaines routes, sans que l'usage du vélo y soit interdit, sont difficiles pour l'usage du vélo, par le trafic motorisé important (ex Voie de la Liberté/Bd de Verdun)
-  Les marais sont des espaces difficiles à traverser par la présence de nombreuses voies en impasse.



Un archipel cyclable

Les boucles :

- relier les bourgs entre eux
- desservir les territoires séparés par les grandes coupures géographiques ;

A Boucle nord

B Boucle est

C Boucle sud-est

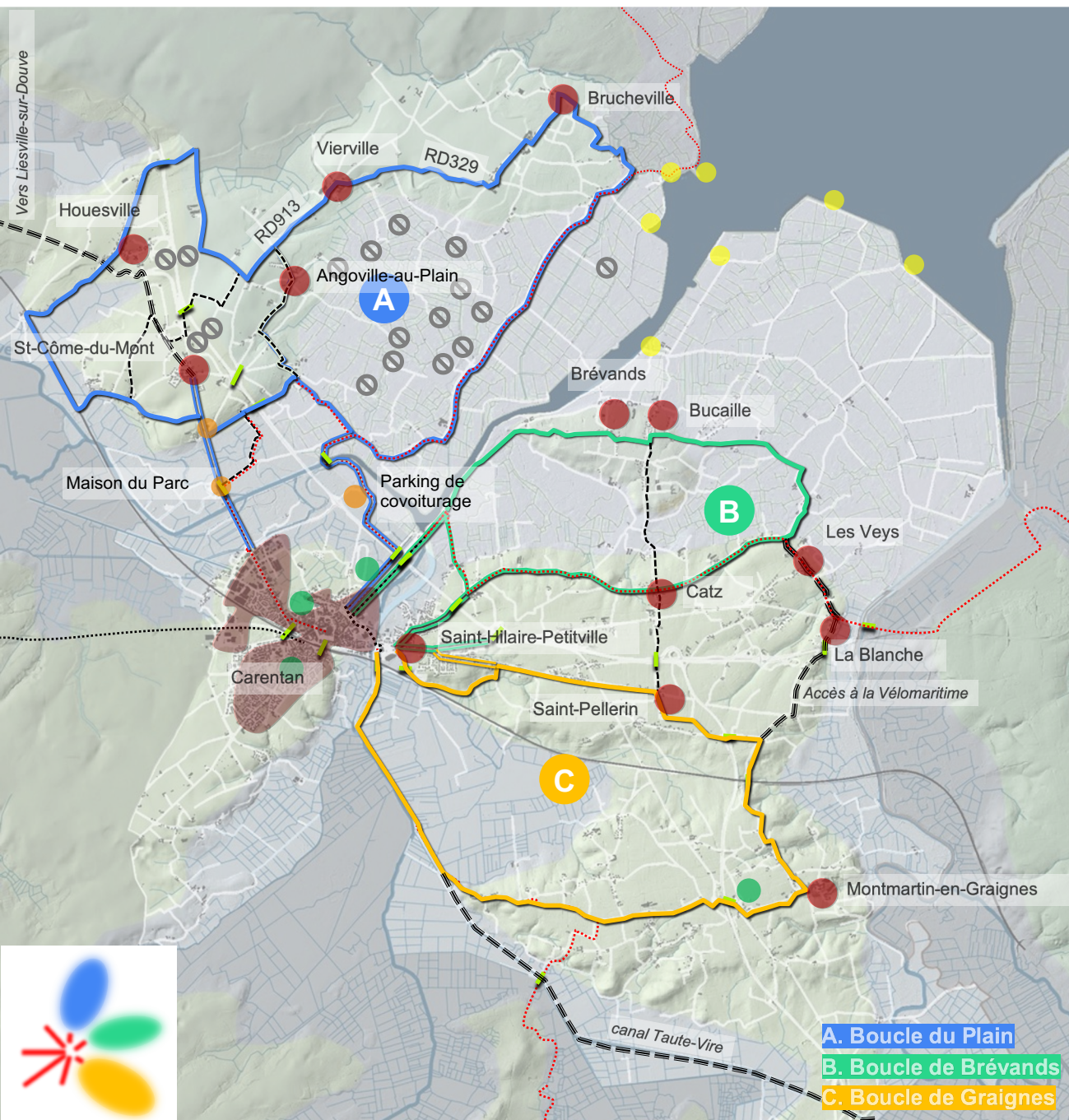


Les « rayons »

- Accrocher les boucles à Carentan.

Principes pour chercher les itinéraires :

- Emprunter de préférence les **routes les moins circulées** (réponse aux besoins de sécurité, de calme, de plaisir des usagers) et éviter, si possible, les grands axes directs.
- S'appuyer sur les « **belles routes** » identifiées, traversant les paysages emblématiques.
- S'appuyer sur les **itinéraires existants** (enjeu de sobriété) ;
- Contourner les « contraintes », s'appuyer sur les points de **passage** (enjeu d'efficacité) pour rétablir des **continuités** et mailler le territoire.



A. Boucle du Plain

- Vélomaritime à travers le marais et franchissement de la Douve
- le marais, la Corniche du plain,
- Vierville, Angoville accès à Saint-Marie-du-Mont et à Utah-Beach ;
- RD 913 + RD 974

B. Boucle de Brévands

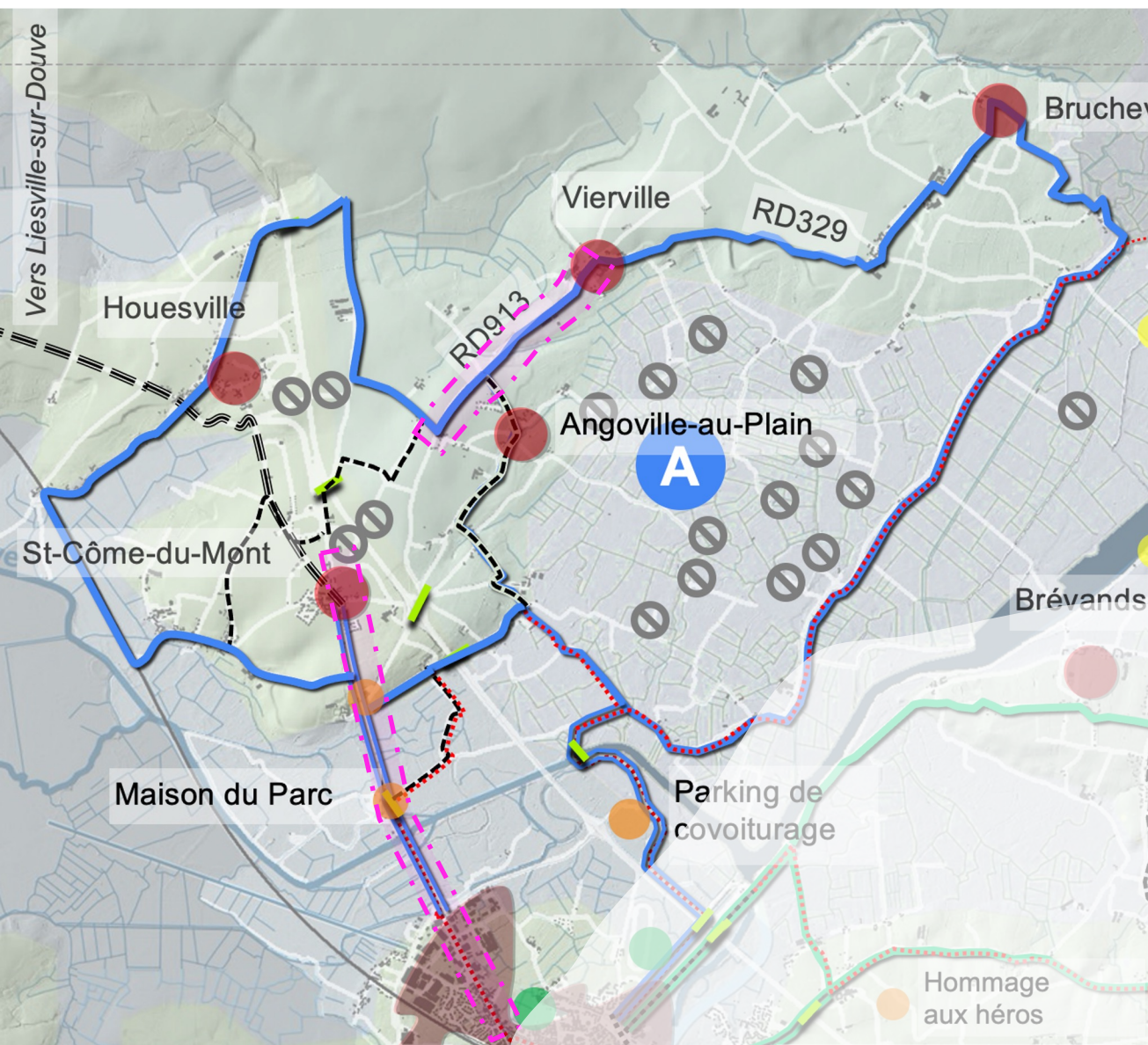
- Vélomaritime vers le Calvados
- canal, polders, corniche de Brévands
- Brévands, Buaille, Catz, la Blanche ;
- RD 613

C. Boucle de Graignes :

- Vélomaritime vers le Sud
- canal de la Taute, corniche St-Pellerin
- Montmartin-en-Graignes, Saint-Pellerin,
- Nouvelles sections le long du canal de la Taute à la Vire

- Itinéraire existant.
- Boucles sur routes assez peu circulées
- Rayon (accroche à Carentan)
- Tangente / liaison interboucle
- Liaison complémentaire à caractère intercommunal voir intercommunautaire.





A. Boucle du Plain, secteur nord

But :

- Relier Saint-Côme-du-Mont, Houesville, Vierville, Angoville entre eux et à Carentan
- Proposer une alternative à la RD 613, très circulée.

Opportunités :

- Emprunter le tracé de la Vélomaritime (jalonnement)
- Tirer profit des paysages du marais.

Problèmes :

- Rayon le long de la RD 613, fortement circulée, sur un itinéraire long.
- Section dangereuse sur la RD 913 pour relier Vierville.

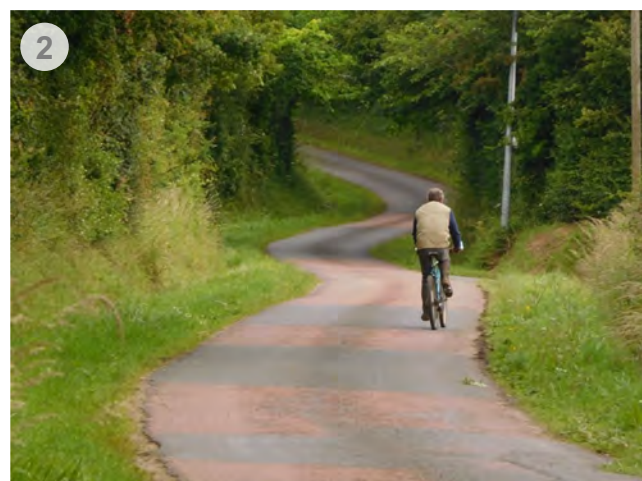
- Itinéraire existant.
- Boucle sur routes peu circulées
- Rayon (accroche à Carentan)
- Tangente, liaison interboucle
- Voie en impasse
- Proposition de liaison intercommunale dans le cadre du schéma intercommunale
- Points de passage des coupures obligatoires (ponts et tunnel).
- Section a priori dangereuse, à aménager

A. Boucle du Plain, secteur nord



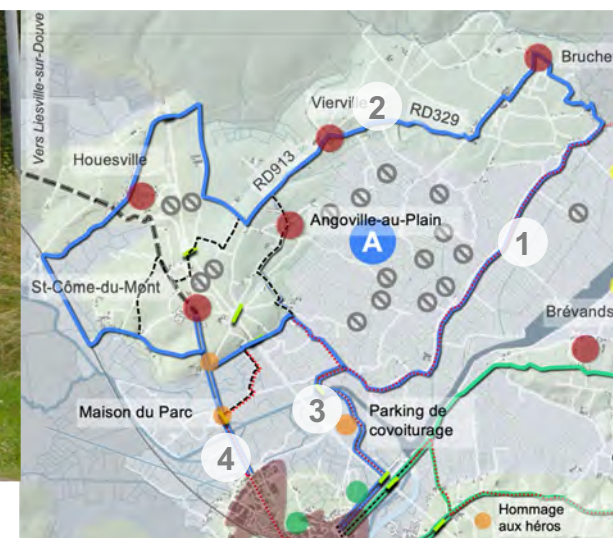
1

Vélomaritime jalonnée dans le marais, sur route peu empruntée. Situation satisfaisante.



2

Route en corniche et dans le bocage peu empruntée. Situation satisfaisante.



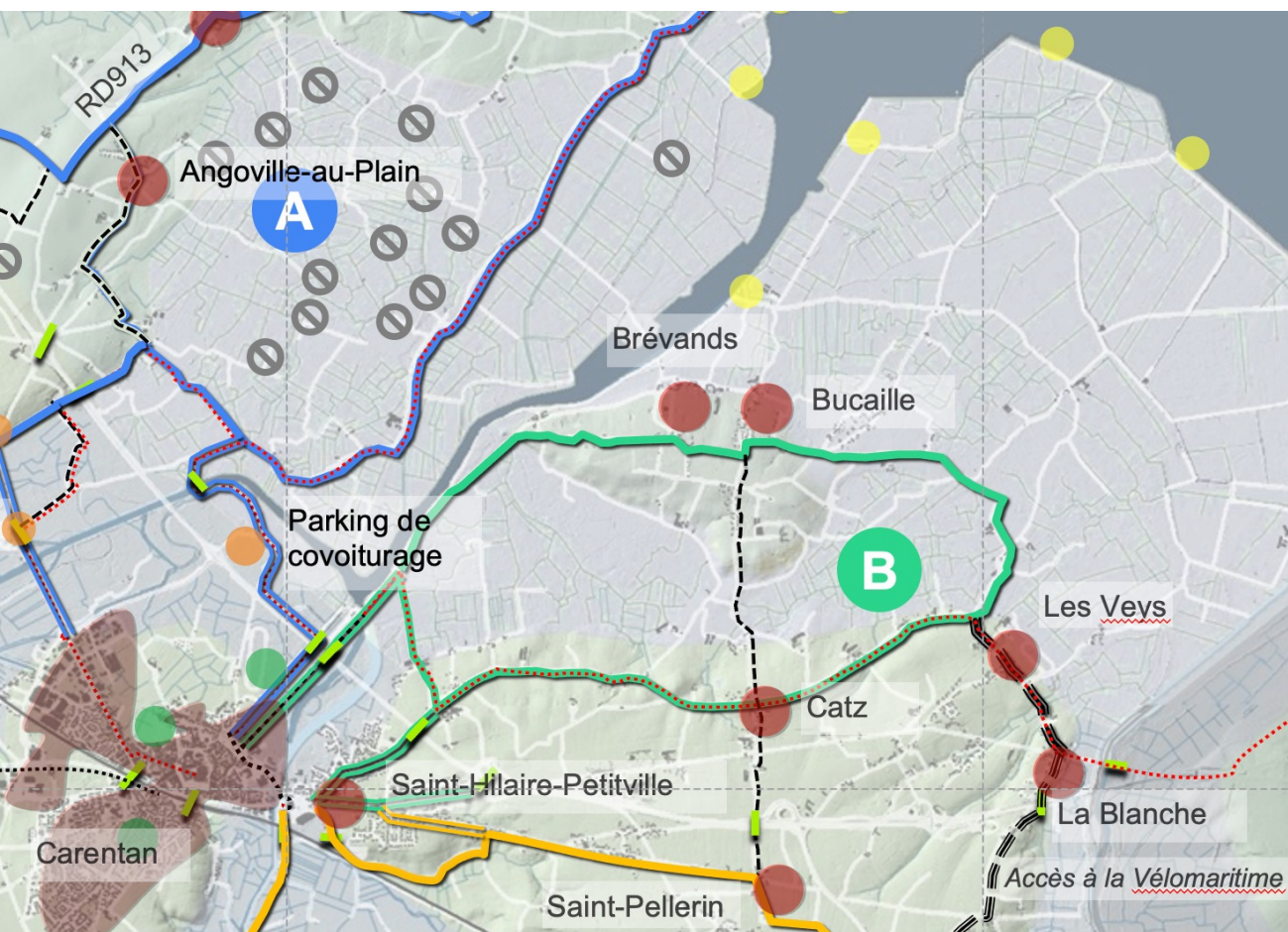
3

Accroche de la boucle à Carentan par la Vélomaritime jalonnée dans le marais sur chemin. Situation assez satisfaisante. Passage sur le pont éventuellement à améliorer.



4

Itinéraire direct pour relier Carentan à Saint-Côme-du-Mont et Housville, sur la RD 974, très circulée. Aménagement sécurisé nécessaire.



B. Boucle Brévands

But :







- Relier Brévands et les autres hameaux au nord de la RD 613 (Bucaille, Catz, la Blanche) à Carentan et à St Hilaire-Petitville à l'ouest et au Calvados à l'est, tout en contournant la RD 613, très circulée.

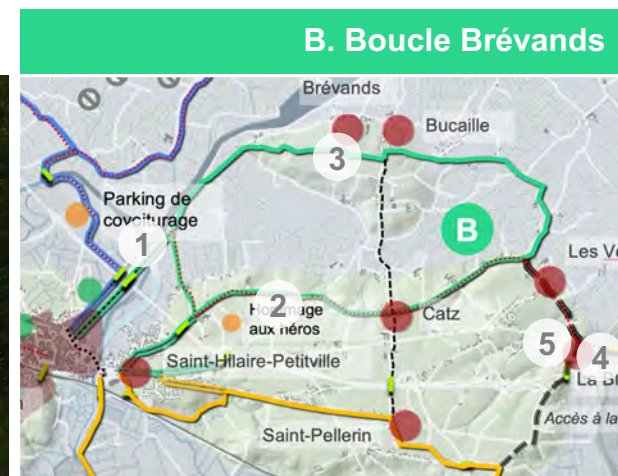
Opportunités :

- Emprunter le tracé de la Vélomaritime (jalonnement)
- Tirer profit des paysages de la baie des Veys, des polders, de l'avenue arborée à Brévands.

Propositions pour schéma cyclable intercommunal :

- Relier la boucle à la Vélomaritime.

-  Itinéraire existant.
-  Boucle sur routes peu circulées
-  Rayon (accroche à Carentan)
-  Tangente, liaison interboucles
-  Liaison intercommunale proposée dans le cadre du schéma intercommunal
-  Points de passage des coupures obligatoires (ponts et tunnel).



Itinéraire passant le long du canal avec vue sur la baie de Veys et ses espaces naturels.

Vélor maritime sur route « le rivage », peu circulée.

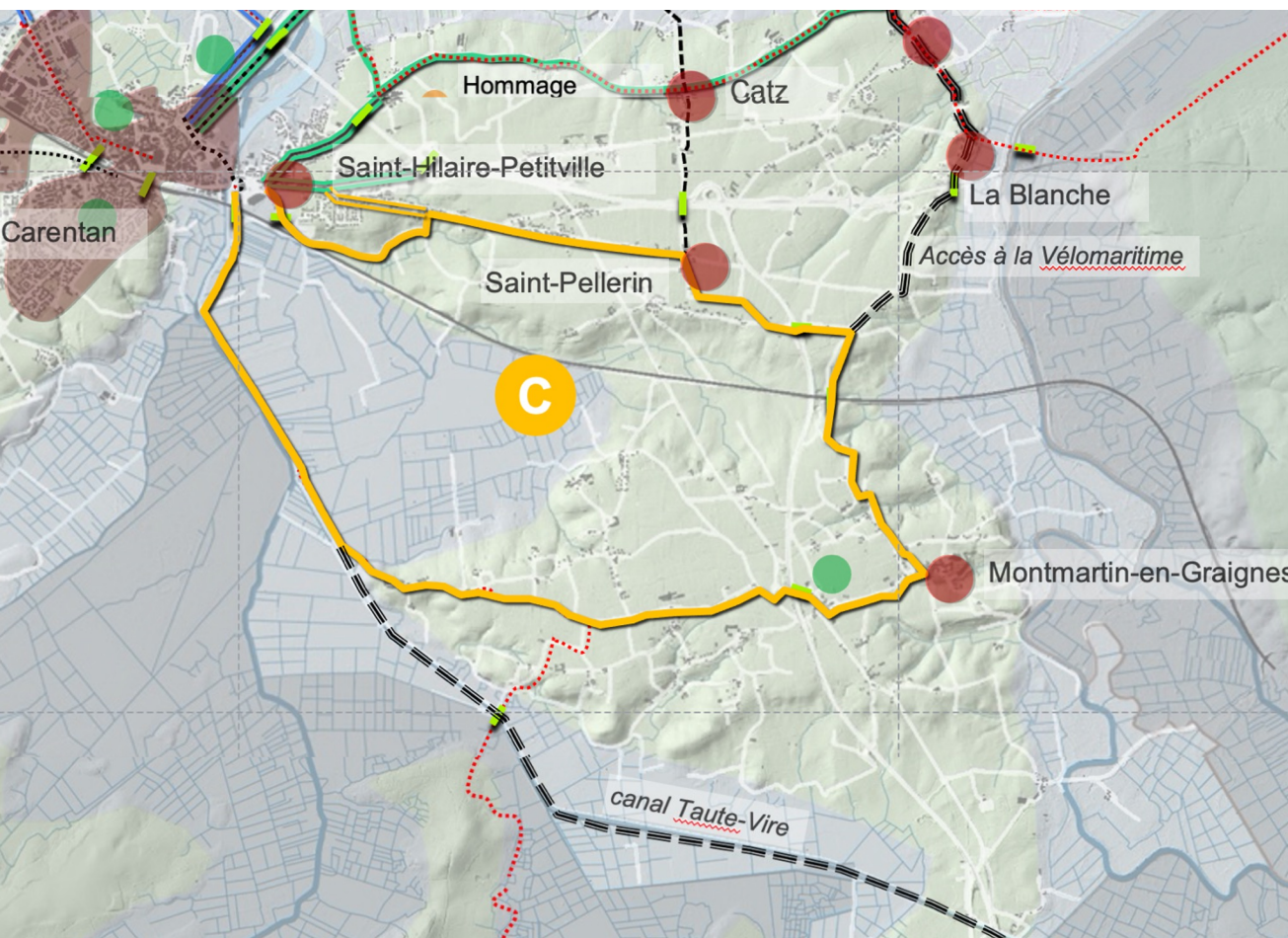


Rue des Avenues à Brévands – très belle opportunité. Peu circulée. Situation intéressante et satisfaisante.

Itinéraire sans alternative, pour raccrocher la Vélor maritime au Calvados, sur la RD 613, très circulée. Aménagement existant sur bas-côté.

Itinéraire sans alternative, pour raccrocher la Vélor maritime au Calvados, sur la RD 613, à la Blanche. Opportunité pour requalifier ce village ?

C. Boucle de Graignes

**But :**






- Relier Saint-Pellerin et Montmartin-en-Graignes à Carentan.

Opportunités :

- Emprunter le tracé de la Vélomaritime (chemins et jalonnement)
- Tirer profit des paysages du marais de la Taute, du canal de la Taute à la Vire, des paysages de bocage et des corniches offrant de belles vue sur les marais.

Propositions pour schéma cyclable intercommunal :

- Prolonger la véloroute le long du canal de la Taute à la Vire
- Relier la boucle à la Vélomaritime.

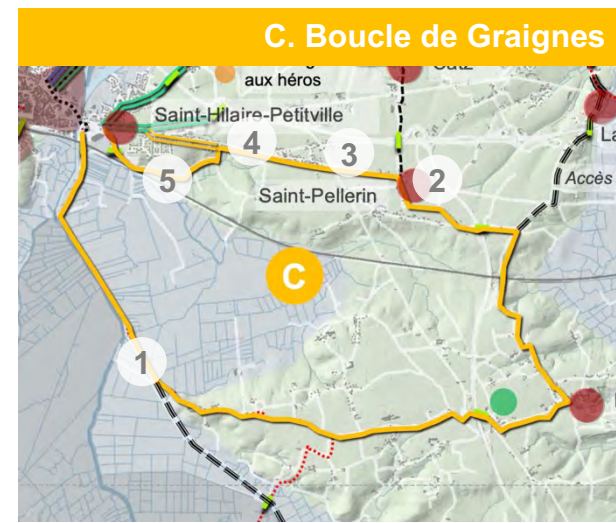
-  Itinéraire existant.
-  Boucle sur routes peu circulées
-  Tangente, liaison interboucles
-  Liaison intercommunale proposée dans le cadre du schéma intercommunal
-  Points de passage des coupures obligatoires (ponts et tunnel).



1



2



C. Boucle de Graignes

Chemin de halage le long de l'ancien canal de Vire et Taute – une belle opportunité.
Confort cycliste à consolider - stabiliser le chemin ?

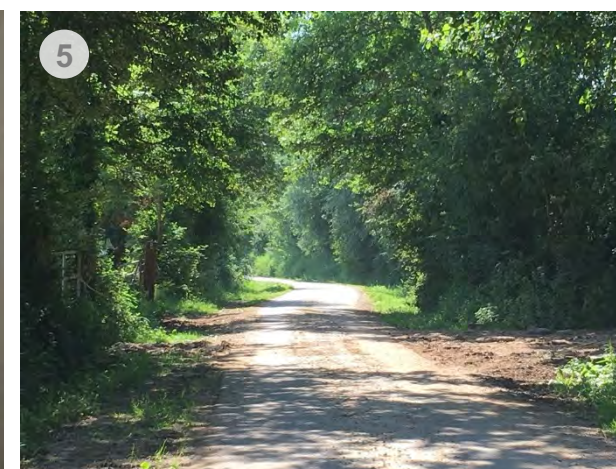
Belle vue depuis la corniche de Saint-Pellerin.



3



4



5

Rue du Grand Segueville, route ombragée, peu fréquentée. Confort satisfaisant.

Rue du Mesnil- accès vers Carentan.

Rue de la Mare – alternative à la voie de la Liberté pour accéder à Carentan.

**Paysages opportuns :**

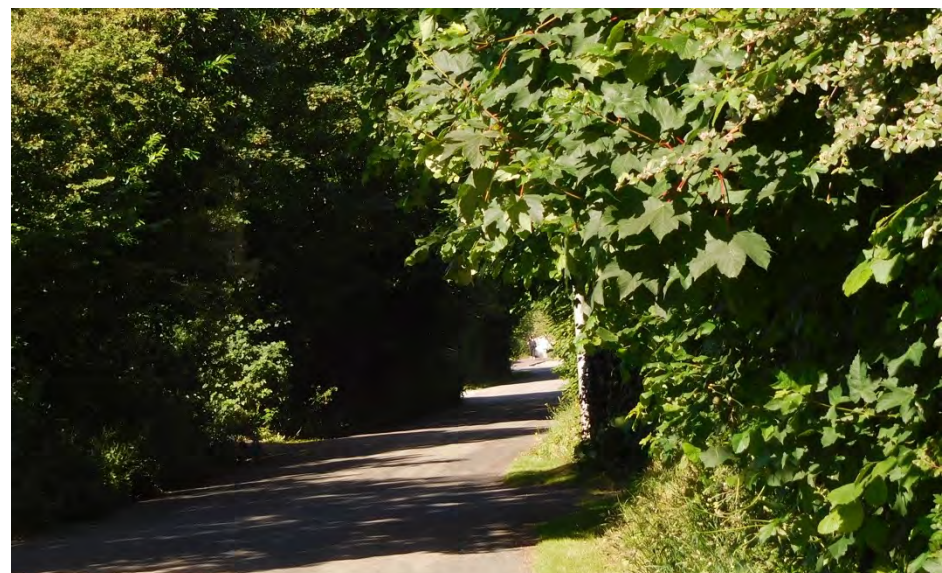
- les marais
- les corniches, bocage

Belles routes identifiées :

- De belles voies continues le long des cours d'eau
- De beaux chemins en limite ou à travers le marais
- Quelques routes ou chemins arborés



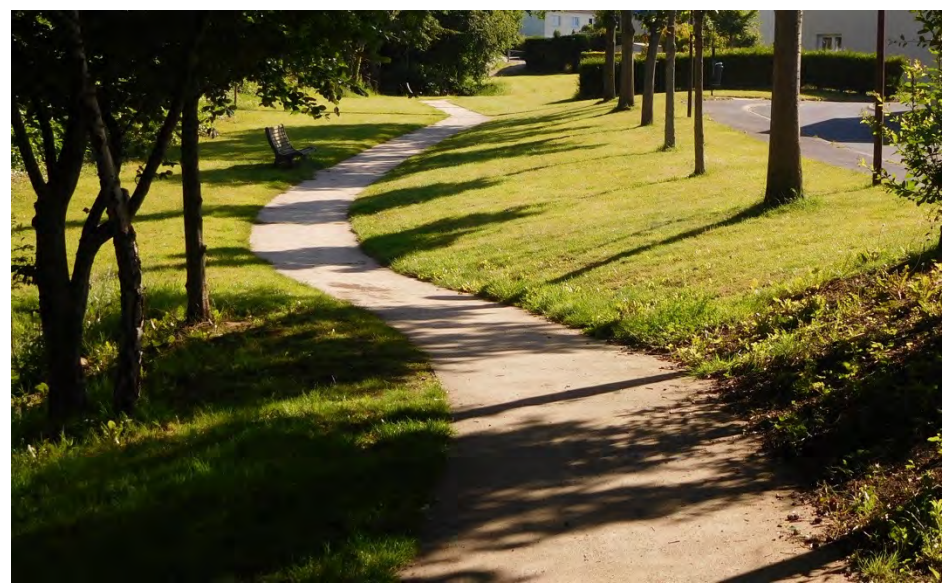
Le long de la Taute



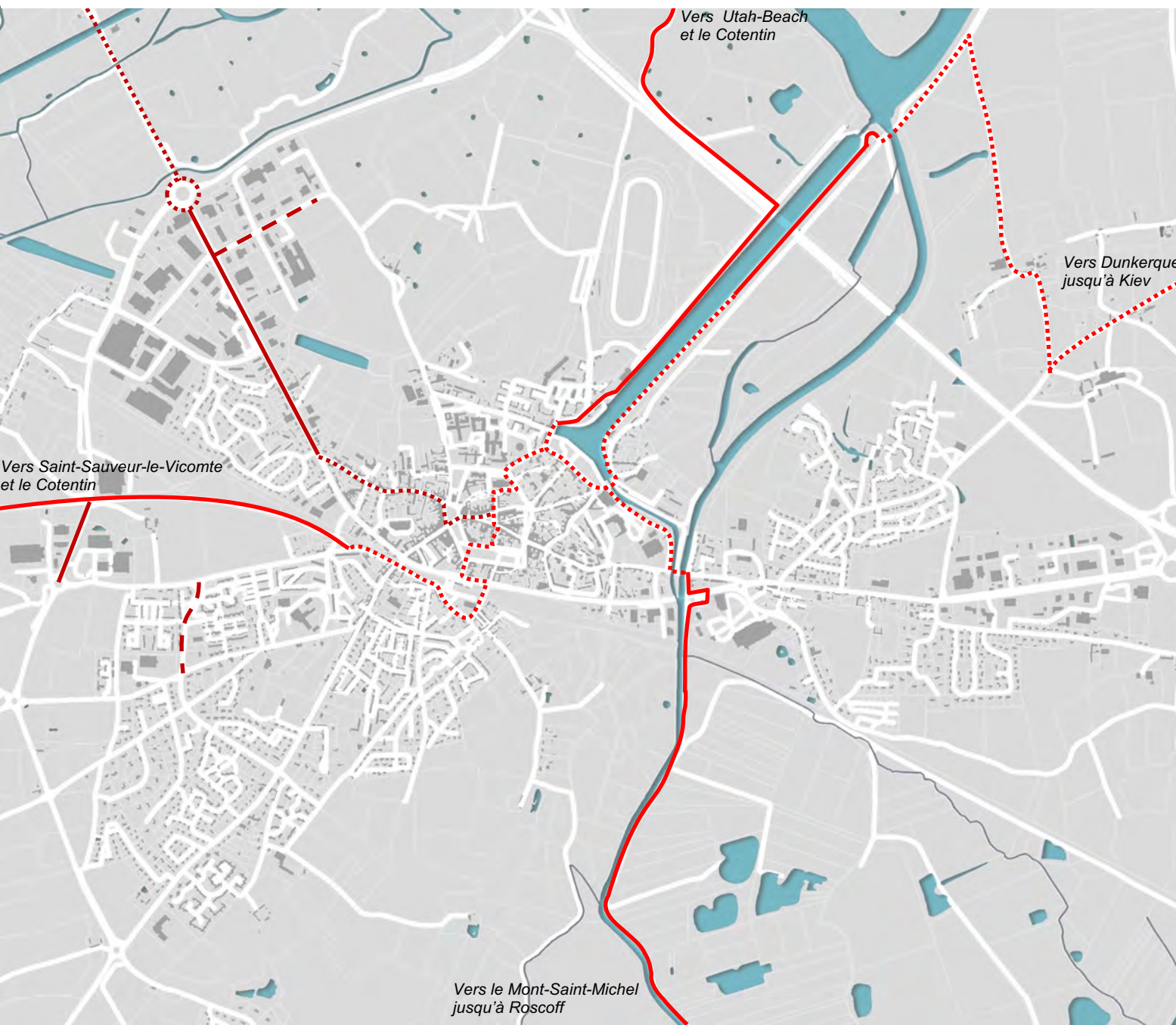
Route des six chemins (RD443)



Dans les marais au sud-est de Carentan



Vers le Lavoir



Eurovélo 4 / Vélomaritime

- En site propre
ou sur chemin
- ⋯ Balisage sur
chaussée

Autres itinéraires

- En site propre
ou sur chemin
- - Marquage
- ⋯ Jalonnement

- les 4 branches de la Vélomaritime se croisent sur le port de Carentan
- Certaines empruntent de belles routes repérées
- dans le centre de Carentan : Balisage simple, itinéraire compliqué, difficile à repérer.
- Peu d'autres aménagements, non continus.



Vélomaritime Branche ouest en site propre



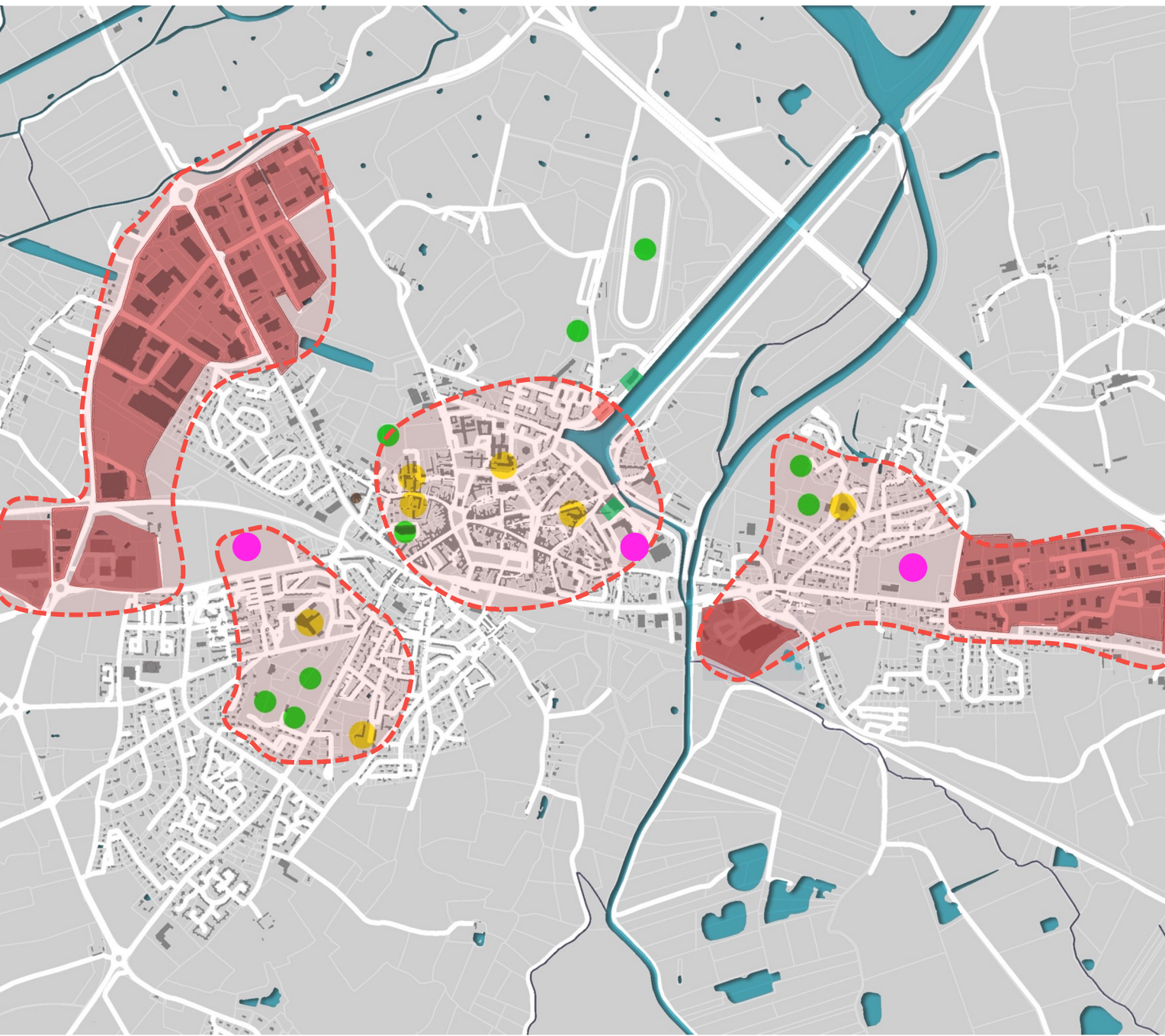
Vélomaritime Branche est le long du canal et du port



Bande cyclable le long du boulevard de Cotentin.



Bande cyclable rue de Blactot



Principaux équipements et commerces à l'échelle de l'agglomération

- établissements scolaires au centre et dans les quartiers proches
- établissements sportifs en périphérie proche
- zones d'activités éloignées du centre
- Zone (probable) de développement urbain futur
- ⊞ Répartition formant 4 polarités distinctes :
 - Le centre-ville
 - Le pôle commercial nord-ouest
 - Le pôle est
 - Le pôle sud



La fragmentation constatée par les infrastructures est très perceptible à l'échelle de l'agglomération.

- 4 voies (RN 13)
- ligne ferroviaire.
- Passage, Ponts et tunnels
- route très circulée, dangereuse à vélo
- Points de vigilance, carrefours

9600 veh/j

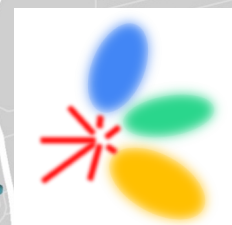
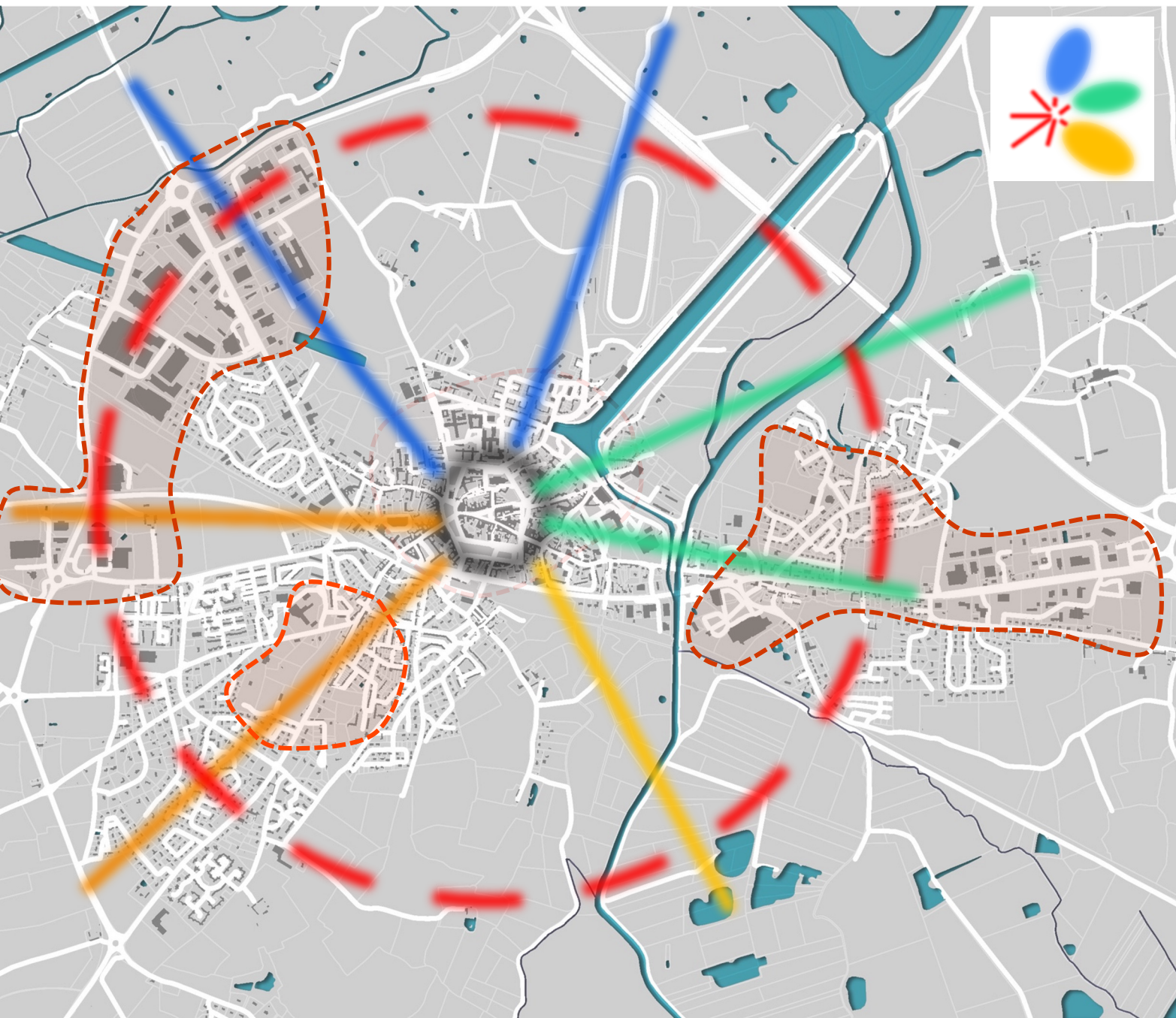


Voie de la Liberté (Bd de Verdun) dangereuse et peu agréable. Aménagements absents ou insuffisants.
NB L'aménagement d'une passerelle à côté du pont de la Taute est en cours.



Tunnel sous la voie ferrée – très étroit

Rocade – partiellement aménagée – peu agréable et dangereuse.

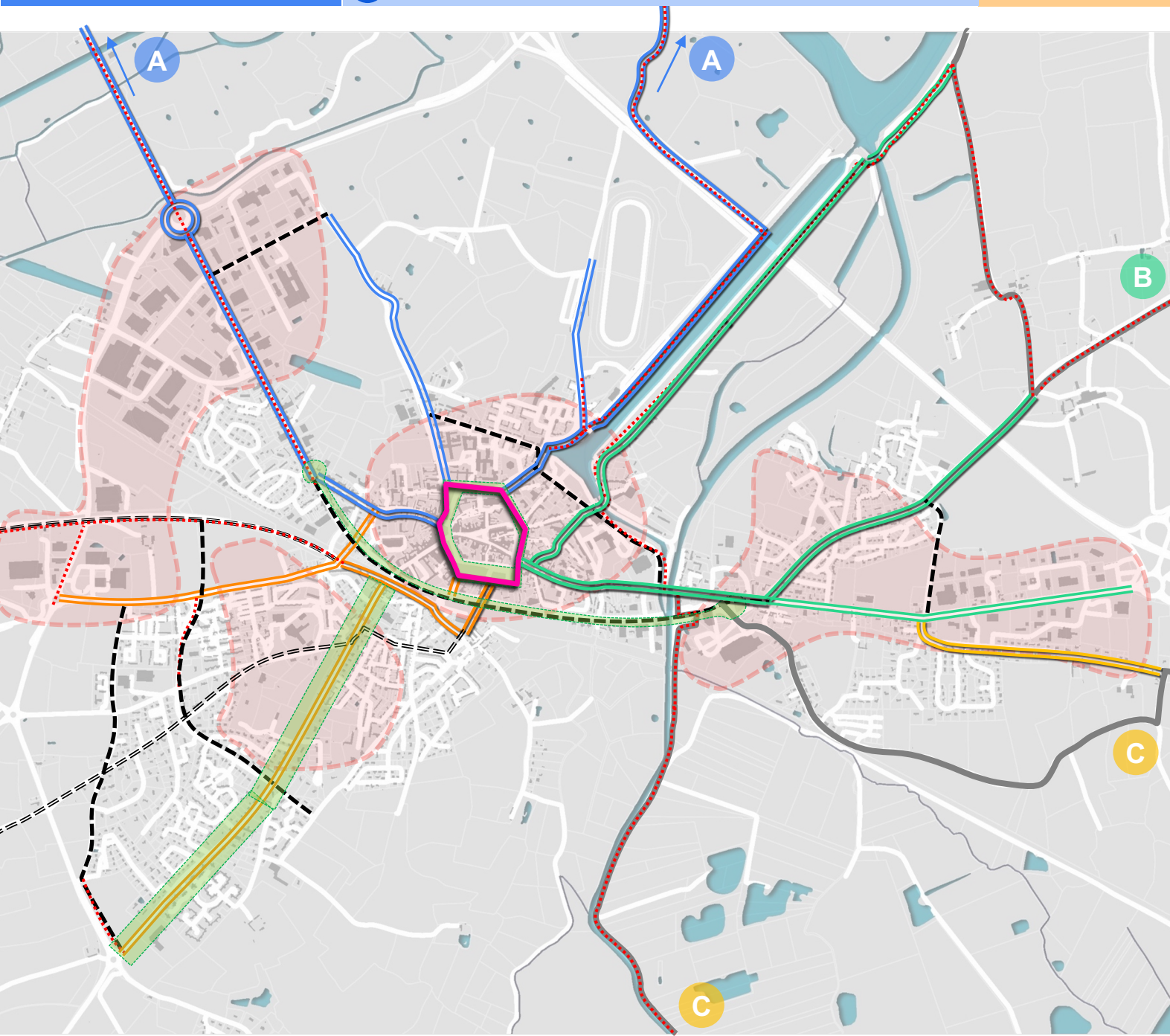


Au cœur de l'archipel cyclable

1 boucle centrale, le « moyeu »
 Desservir le centre ville ; établir les continuités

“Rayons”
 accrocher les aménagements existants, les polarités, les boucles, le territoire,

Tangentes
 Relier les rayons, desservir les polarités, les quartiers



..... Itinéraire existant

— boucles territoire

○ boucle centrale,
le « moyeu »

— « Rayons » lien
entre centre,
polarités et le
territoire (boucles)

— Rayons
secondaires :
desserte des
quartiers, PGD

--- Tangentes
Liens entre rayons

=== Liaison
intercommunale
proposée dans le
cadre du schéma
intercommunal

--- Aménagement
global à envisager
(voiries, trottoirs,
stationnement,
plantations)



Chemin du Grand Bas Pays



Avenue de la Liberté (Bd de Verdun)



Rue de l'Abreuvoir.



Rue de Blactot

Objectif :

- Améliorer l'accès à la boucle nord.
- Desservir le quartier et la zone commerciale au nord-ouest de Carentan
- Proposer une alternative à la Voie de la Liberté (Bd de Verdun)

Opportunités :

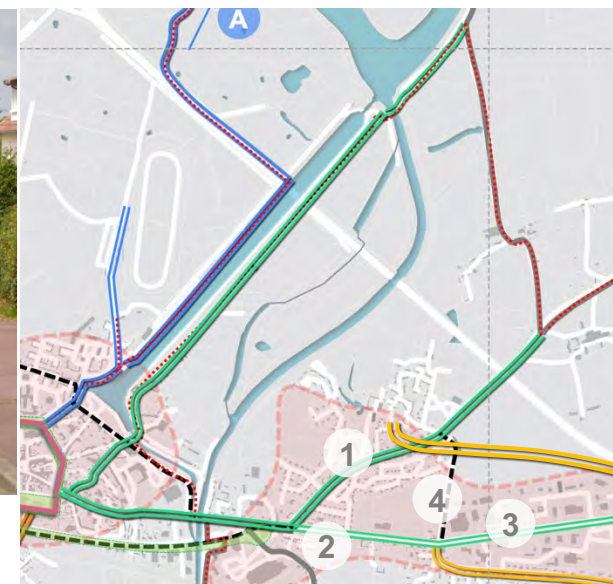
- Prolonger aménagement existant le long du canal vers le centre ville.
- Emprunter le rue de l'Abreuvoir, assez peu circulée et peu construite.



Rue des fleurs



Voie de la Liberté, vers l'ouest, très empruntée et large.



Voie de la Liberté, vers l'est, très empruntée et large.



La Chasse Céline

Objectif :

- Accéder plus directement à la boucle de Brévands
- Desservir les quartiers d'habitat de Saint-Hilaire-Petitville

Opportunité :



1 Route de Périers – en partie hors aggro avec des vitesses de circulation importantes nécessitant des aménagements de sécurisation.



2 Route des Six chemins.



3 Chemin en limite ouest – bucolique mais peu large et emprunté par de nombreux promeneurs.



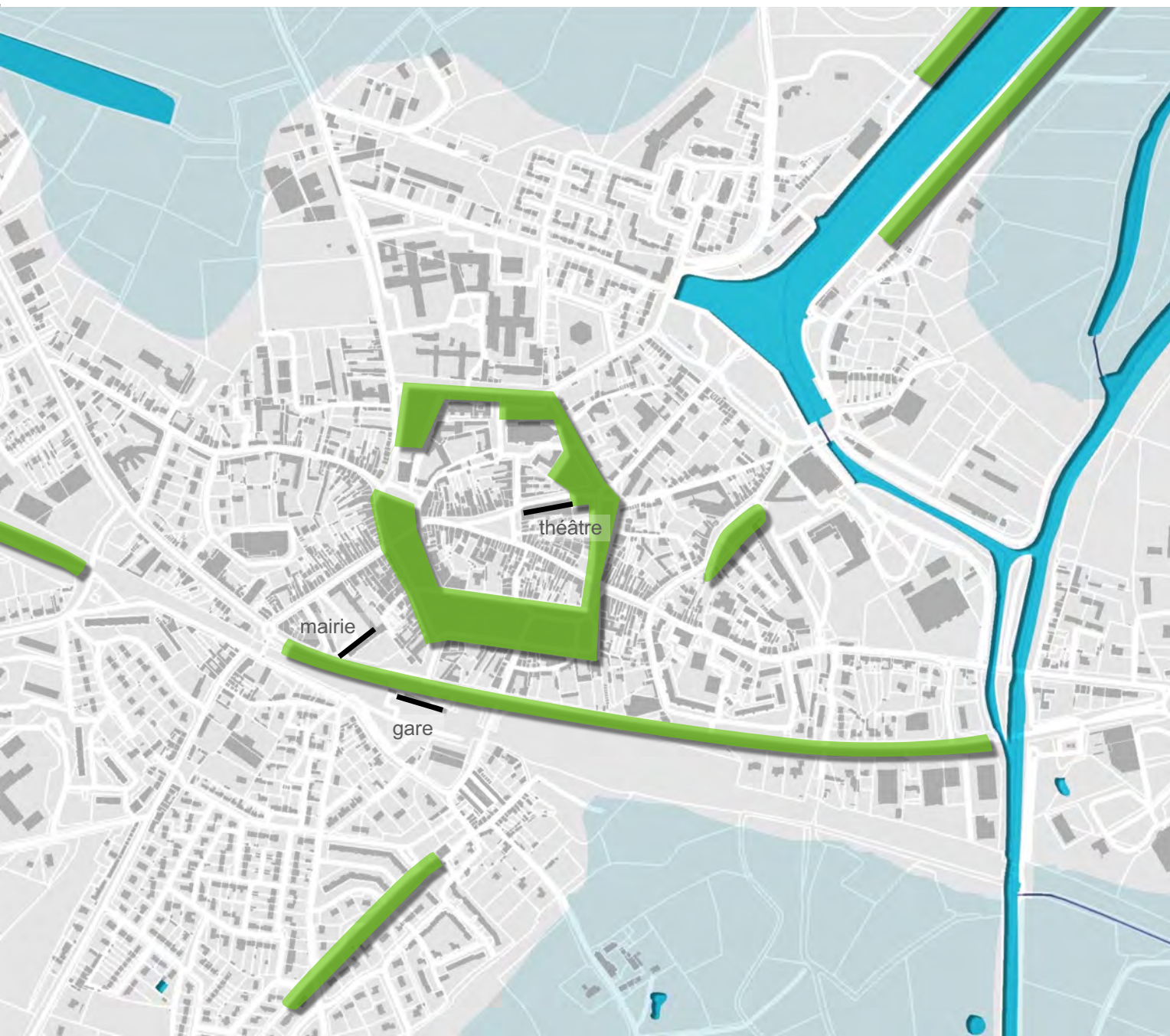
4 Boulevard du Cotentin – en partie déjà cyclable




Objectif :

- Desservir les quartiers d'habitat et les équipements scolaires et sportifs au sud de Carentan.

Opportunités:

- Revaloriser la route de Périers, assez large, par un aménagement global et qualitatif.
- Raccorder la voie verte au Boulevard de Cotentin.
- Requalifier le « chemin de ronde ».
- Proposer une liaison intercommunale par la route des Six chemins.



-  Marais
-  Cours d'eau
-  Accompagnement arboré remarquable

A l'échelle du centre urbain, les principaux espaces arborés sont les suivants :

- La double allée d'arbres le long du canal
- Les alignements d'arbres sur les anciens remparts, créant un enclos arboré autour du centre historique
- L'alignement d'arbres le long de l'avenue de la Liberté.
- Le square rue Sivard de Beaulieu, face au lycée
- Le chemin du Mont Halais.



Rue du Grand Valnoble



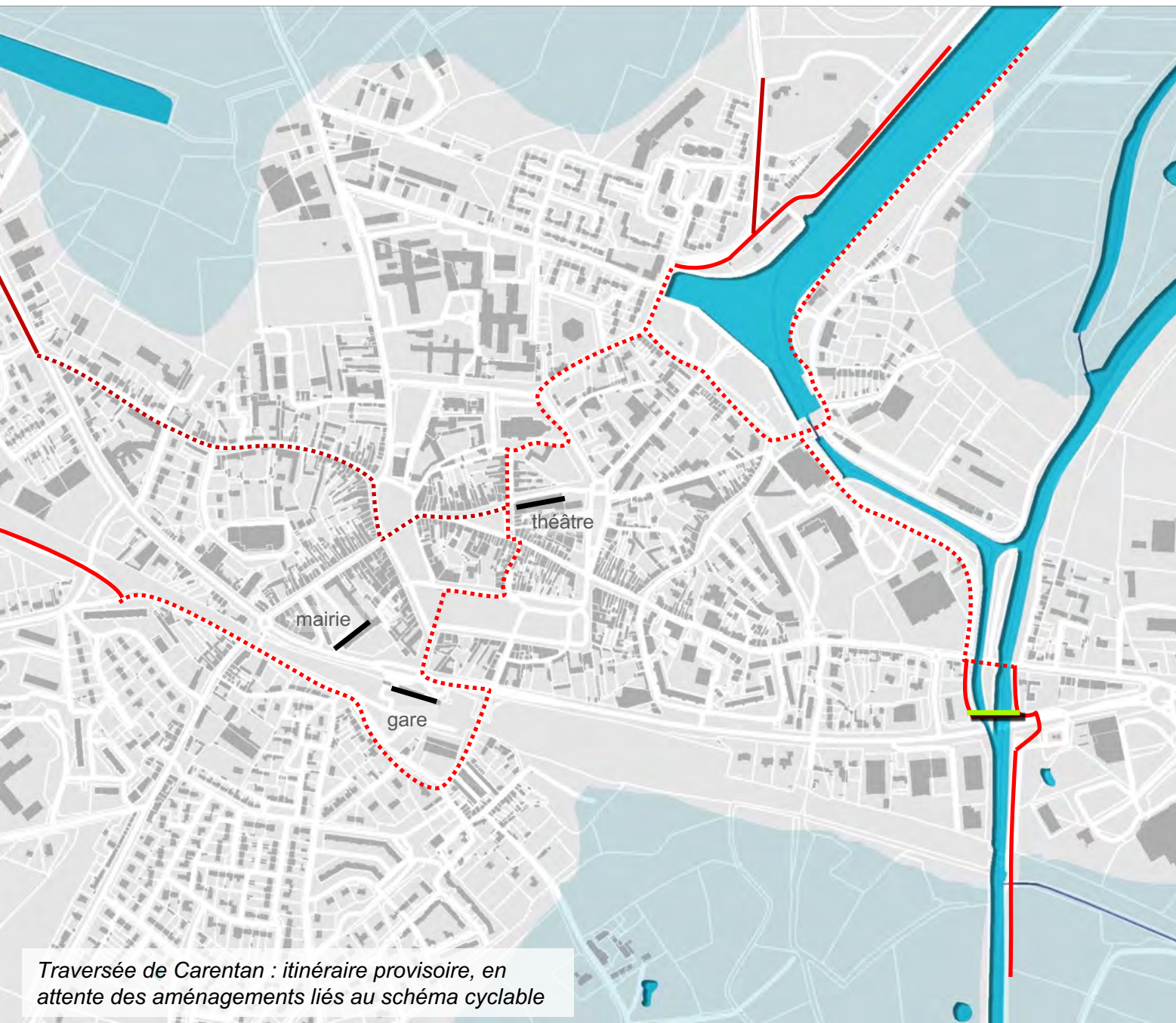
Avenue Qui Qu'en Grogne



Avenue de la Liberté



Rue Sivard de Beaulieu



Eurovélo 4 / Vélomaritime

- En site propre
ou sur chemin
- Balisage
sur chaussée

Autres itinéraires

- En site propre
ou sur chemin
- Balisage
sur chaussée

Présence de nombreux tracés, mais :

- peu d'aménagements sécurisés ;
- Tracés compliqués ;
- balisage confus ;
- absence de continuité des grands itinéraires, notamment au centre-ville.
- Signalétique insuffisante, mal positionnée ou vieillie.

Traversée de Carentan : itinéraire provisoire, en attente des aménagements liés au schéma cyclable



Vélomaritime est - le long du canal de la Taute



Piste-cyclable bi-directionnelle - Chemin du Grand Bas Pays



Vélomaritime est - le long du canal de la Taute, largeur faible



Trottoir cyclable (interdit à > 8ans) – Voie de la liberté



Importante densité des services, équipements et commerces, répartis sur l'ensemble du centre urbain.



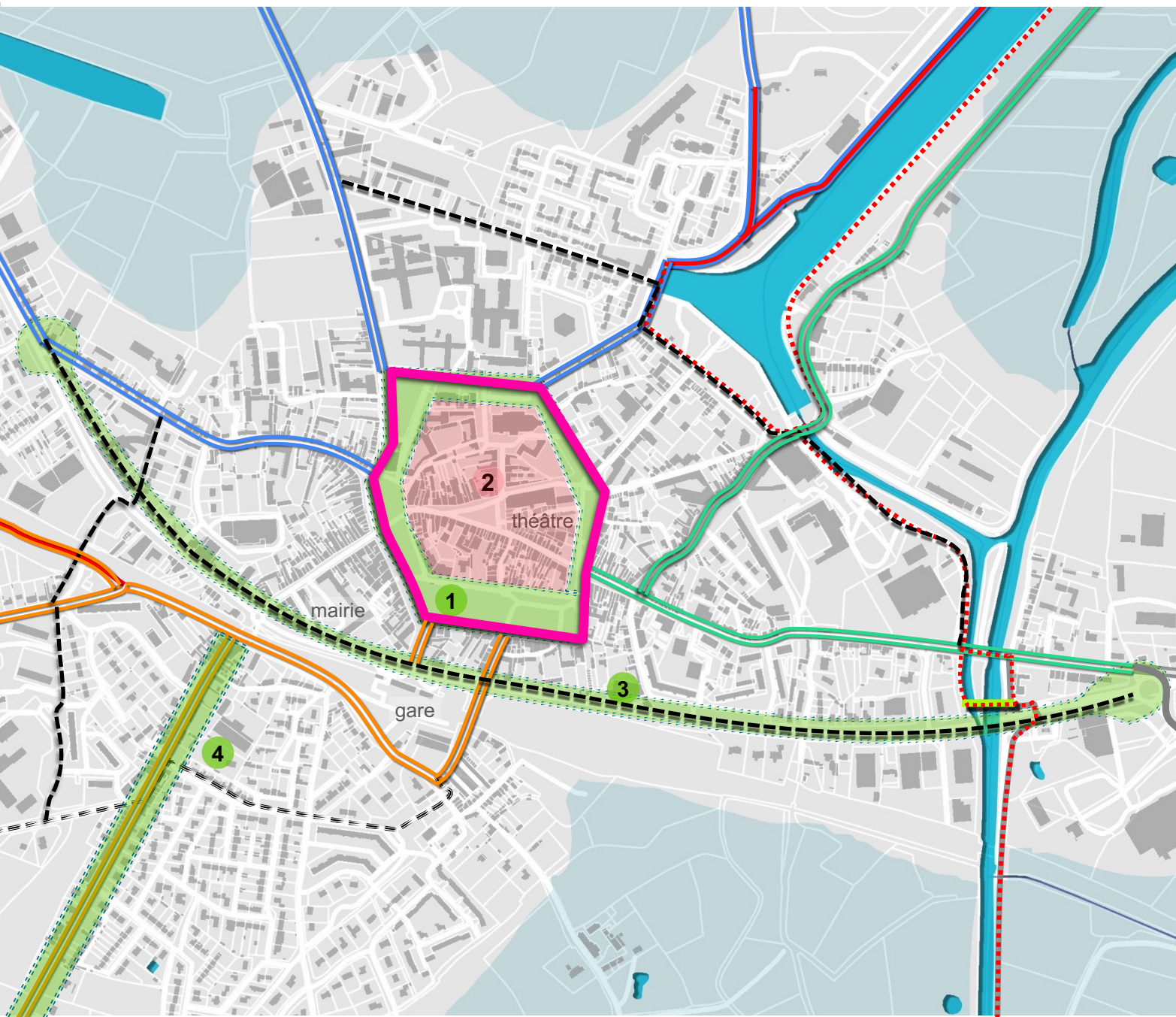
- ligne ferrée
- point de passage d'une coupure
- Voie dangereuse
- - - difficile à vélo
- Carrefour compliqué et dangereux
- Carrefour dangereux
- zone 30
- zone 20
- ← sens unique

Un centre-ville apaisé

- 20 ou 30 km/h,
- quelques sens uniques (double-sens cyclable autorisé)

Mais :

- Un certain nombre de rues sont toujours ressenties comme dangereuses ou difficiles à vélo.
- Notamment la voie de la liberté.
- Ligne ferroviaire coupure importante avec le sud de la ville
- Nombre faible de passages et difficiles à vélo.



..... Itinéraire existant
 — aménag. existant

○ boucle centrale, le « moyeu »

— « Rayons » lien entre centre et le territoire (boucles), quartiers, PGD – secteurs nord-ouest / est / sud-ouest

--- Tangentes Liens entre rayons

== Liaison intercommunale

Aménagement global de l'espace public (voitures, stationnement, piétons, vélos, plantations) :

1 autour du moyeu, anciens remparts

2 Extension zone 20 et (ou zone piétonne ?)

3 la Voie de la Liberté et ses carrefours

4 Axe route de Périers / Houlgate

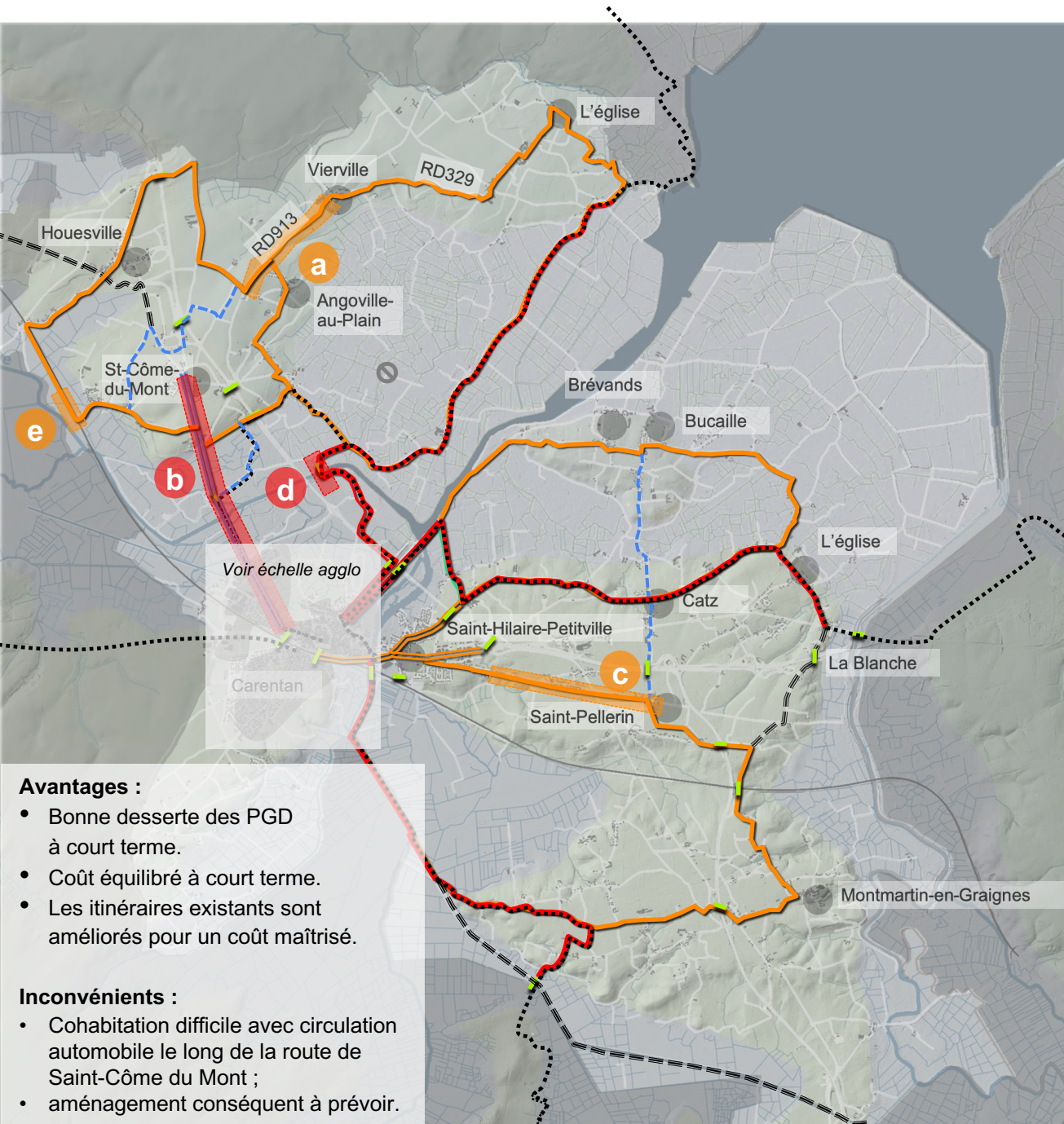
C

Le Schéma cyclable priorisé

Lors du Comité de pilotage du 12 décembre 2022, trois scénarios de priorisation ont été présentés et débattus (*voir annexes*). Le scénario suivant a été retenu, intégrant quelques variations par rapport au scénario initialement proposé. Les scénarios non retenus sont présentés en annexe.





Cette priorisation s'est fait sur la base d'une distinction entre des secteurs nécessitant *a priori* des aménagements plus ou moins conséquents. Il est rappelé ici que cette distinction s'est faite sur la seule base d'observation *in situ*. Lors des études de maîtrise d'œuvre, il sera nécessaire de confirmer ces observations par des mesures des dimensions de l'espace (plans de géomètre) et de la fréquentation automobile.

Par ailleurs, lors de ce même Comité de pilotage ont été repérés les sections et intersections pour lesquelles des propositions d'aménagement sont faites (voir chapitre suivant).








Commencer par conforter l'existant et rétablir les continuités.


Court terme

-  Conforter les itinéraires existants ; Rétablir les continuités entre les aménagements existants
-  Améliorer le passage de la Douve
-  Aménagement conséquent le long d'un axe routier :
-  RD 974, voie de la liberté

Moyen terme

-  Établir les boucles
-  Aménagements nécessaires sur les boucles, chemins et routes secondaires
-  RD 913
-  RD 544 vers Saint-Pellerin
-  Marais le long de la ligne ferroviaire

Long terme

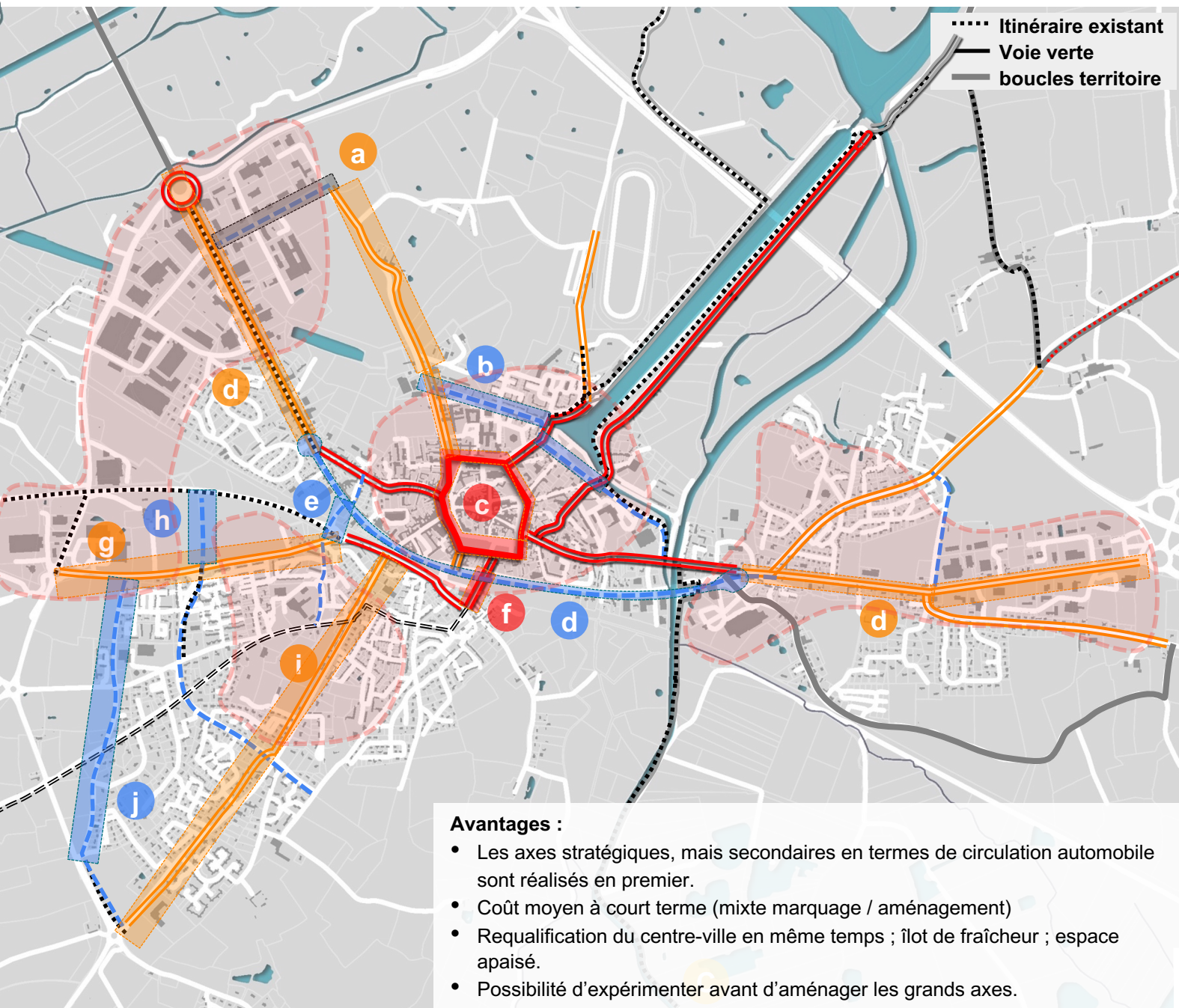
-  Tangentes, rayons et interboucles

Avantages :

- Bonne desserte des PGD à court terme.
- Coût équilibré à court terme.
- Les itinéraires existants sont améliorés pour un coût maîtrisé.

Inconvénients :

- Cohabitation difficile avec circulation automobile le long de la route de Saint-Côme du Mont ;
- aménagement conséquent à prévoir.



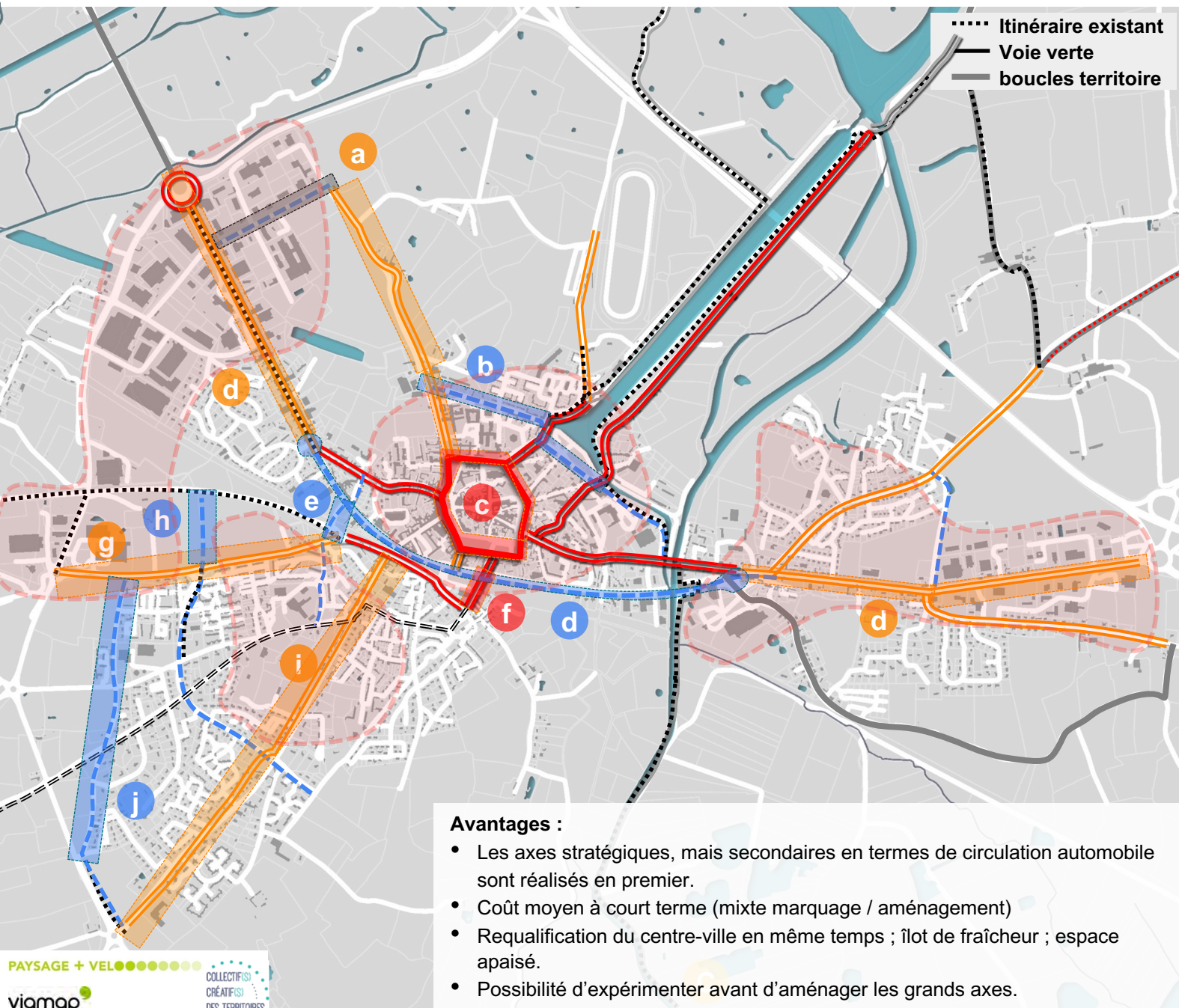
Conforter l'existant et rétablir les continuités.

Court terme :

- **Rayons prioritaires -**
Établir les continuités avec les aménagements existants
- **Moyeu central :**
conforter accès au centre ville, ses services et commerces ;
Relier les rayons
- c Requalifier les anciens remparts, la place du marché
- f Améliorer le passage sous le tunnel

Avantages :

- Les axes stratégiques, mais secondaires en termes de circulation automobile sont réalisés en premier.
- Coût moyen à court terme (mixte marquage / aménagement)
- Requalification du centre-ville en même temps ; îlot de fraîcheur ; espace apaisé.
- Possibilité d'expérimenter avant d'aménager les grands axes.



Moyen terme :

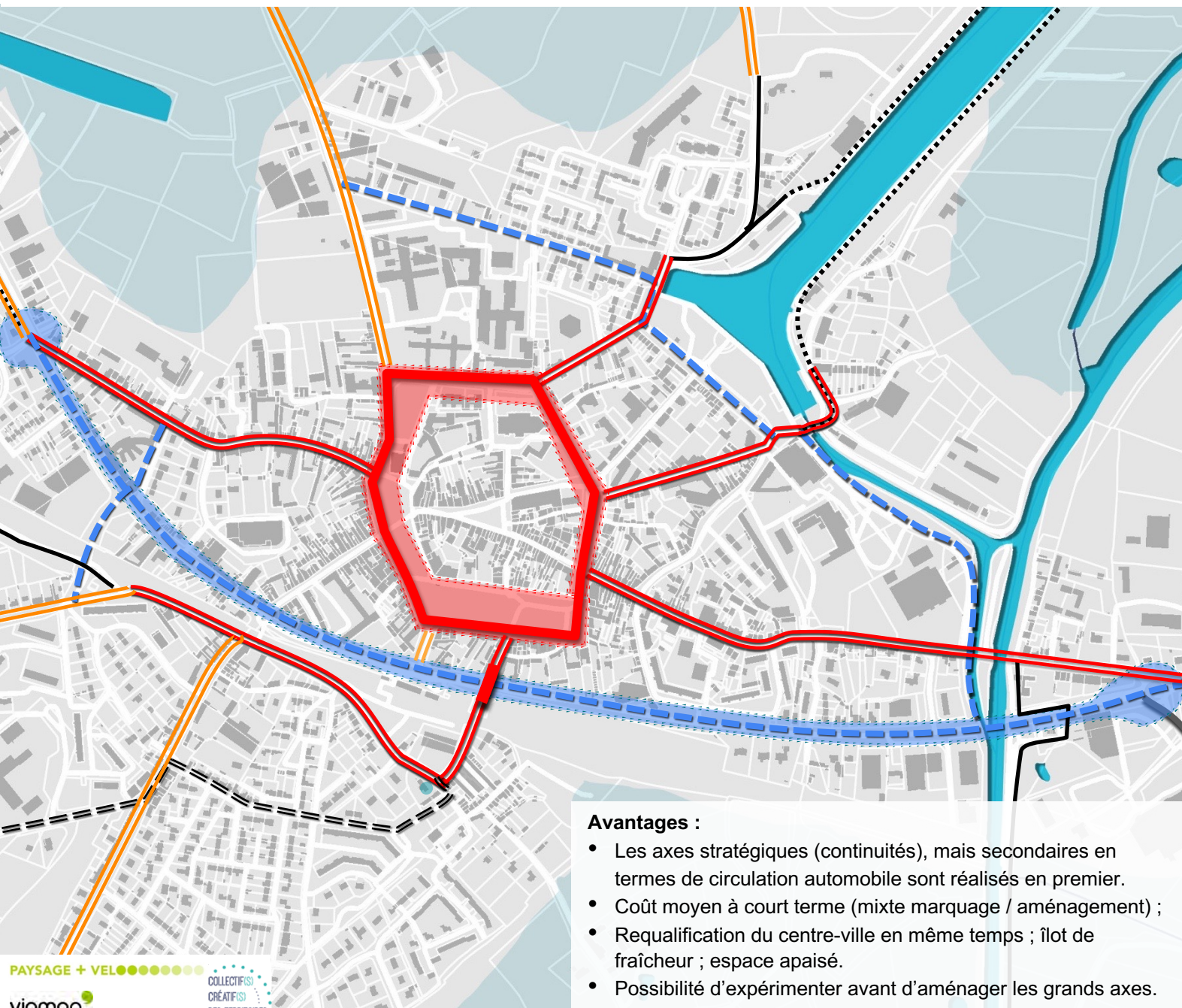
- Autres rayons**
l'accès vers les quartiers dont certains avec des travaux importants
- a** Rue de Blactot/ rue de l'Abreuvoir
- d** Voie de la liberté - périphérie
- g** Rue de la Guinguette
- i** Route de Périers/ Houlgate

Long terme

- Tangentes :**
contourner le centre ; Reboucler les rayons ; dont certains avec des travaux importants.
- b** Rue de l'ancien canal / Rue de Caligny
- d** Voie de la liberté - centre
- e** Pont
- f** Accès voie verte
- j** Chemin de ronde

Avantages :


- Les axes stratégiques, mais secondaires en termes de circulation automobile sont réalisés en premier.
- Coût moyen à court terme (mixte marquage / aménagement)
- Requalification du centre-ville en même temps ; îlot de fraîcheur ; espace apaisé.
- Possibilité d'expérimenter avant d'aménager les grands axes.




Conforter les continuités


- Établir les continuités avec les aménagements existants, notamment à travers le centre urbain
- là où il y a les plus forts besoins, les équipements majeurs centraux existants.

Court terme :


Moyeux central :
 accès au centre ville, ses services et commerces ; requalifier les anciens remparts, la place du marché

Rayons prioritaires
 Accès aux aménagements existants + boucles

Moyen terme :

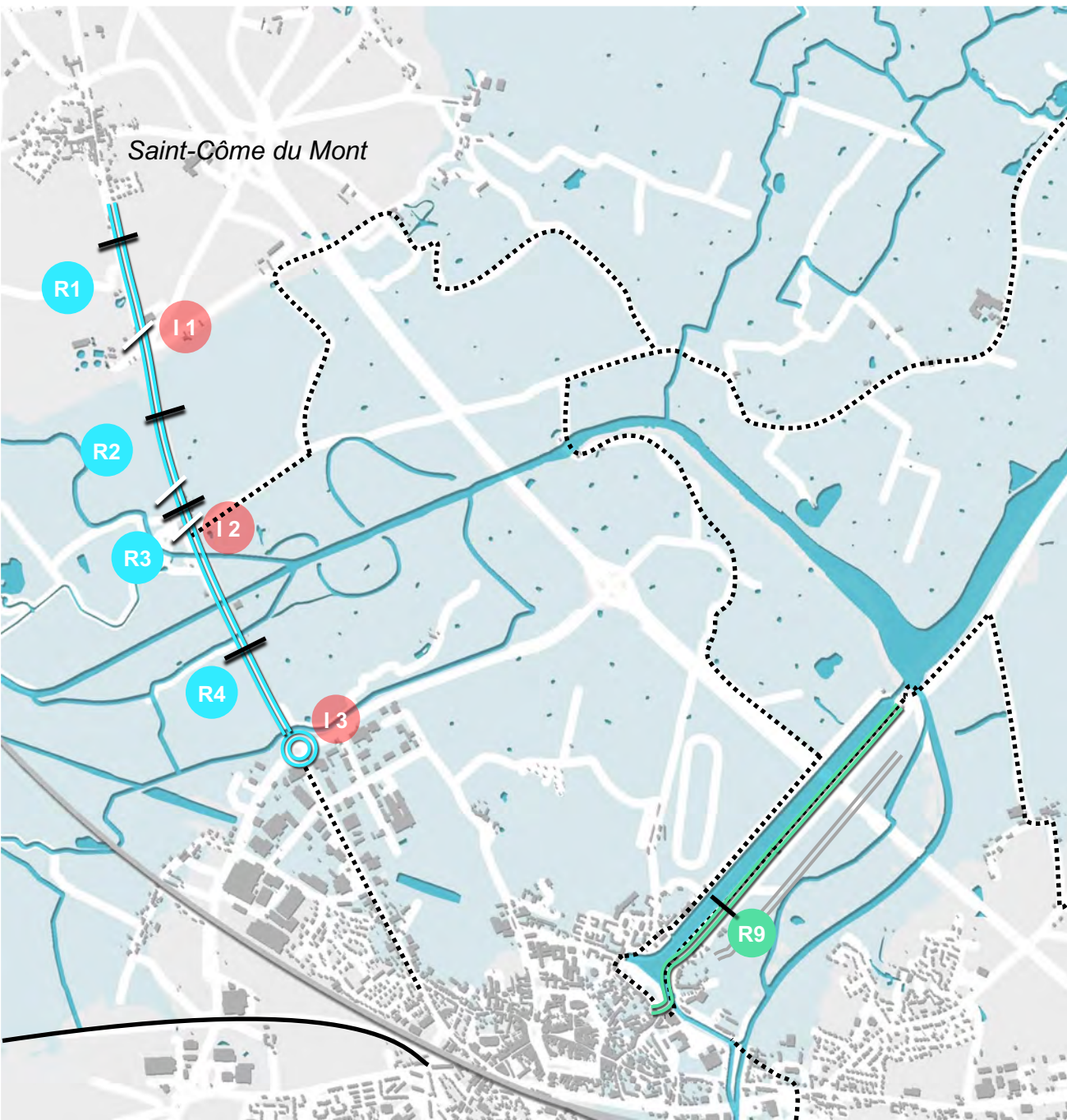
Rayons secondaires
 finaliser le maillage vers les quartiers et le territoire.

Long terme

Tangentes :
 accéder directement aux PGD excentrés : Gare, port...

Avantages :

- Les axes stratégiques (continuités), mais secondaires en termes de circulation automobile sont réalisés en premier.
- Coût moyen à court terme (mixte marquage / aménagement) ;
- Requalification du centre-ville en même temps ; îlot de fraîcheur ; espace apaisé.
- Possibilité d'expérimenter avant d'aménager les grands axes.



Dans un souci d'économie, une trentaine de sections et d'intersections à aménager d'une manière prioritaire, par rapport à l'ensemble des itinéraires possibles, ont été repérées.

Il s'agit des itinéraires et des sections suivantes (voir également page suivante) :

Rayon nord-ouest

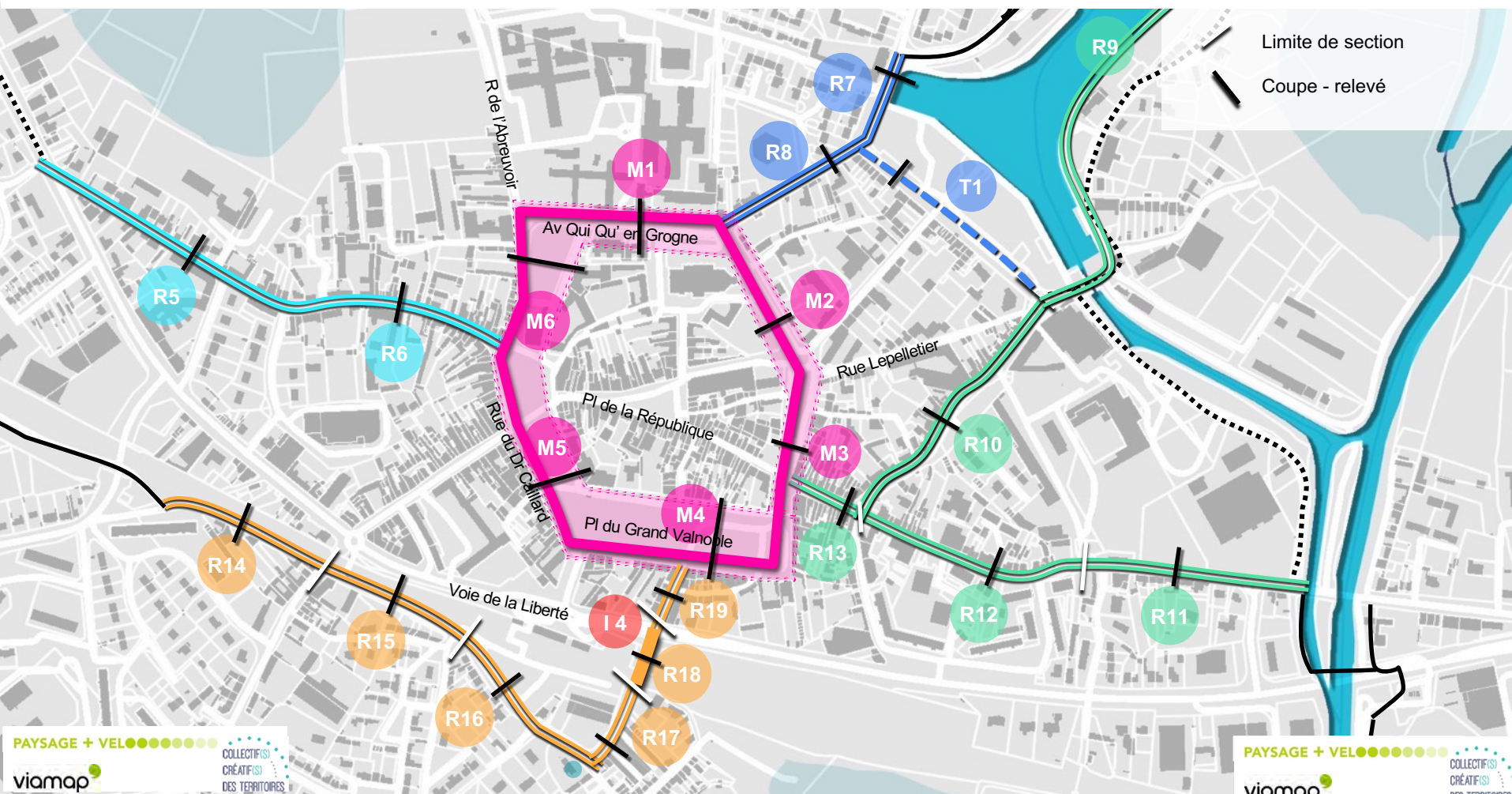
- R1** Entre Saint-Côme-du Mont et « D-Day »
- R2** Entre village et carrefour « D-Day »
- R3** Village des Ponts Douve
- R4** Entre rond-point des palmiers et la maison du parc

Rayon nord-est

- R9** Rue des Remblais

Intersections

- I 1** Carrefour D-Day
- I 2** Intersection PNR / chemin vers marais
- I 3** Rond-point des Palmiers



Moyeu central

- M1** Avenue Qui Qu'en Grogne
- M2** Avenue du Vieux Rempart
- M3** Place Desplanques Dumesnil
- M4** Place du grand Valnoble
- M5** Rue du Docteur Caillard/
Place marché aux pommes
- M6** Rue de l'Abreuvoir Sud /
Place Vauban

Rayon Ouest

- R5** Rue Seblin Ouest
- R6** Rue Seblin centrale
- Rayon + Tangente Nord**
- R7** Chemin du Grand Bas Pays
- R8** Rue du Bassin à flots
- T 1** Rue de Caligny

Rayon Est

- R10** Rue Sivard de Beaulieu
- R11** Rue Giesnard Est
- R12** Rue de l'Isle /
Rue Giesnard Ouest
- R13** Rue Torteron

Rayon Sud

- R14** Rue de la Guinguette Nord
- R15** Rue des Fontaines Ouest
- R16** Rue des Fontaines Est
- R17** Rue de Tilloloy Sud
- R18** Passage sous tunnel
- R19** Rue de Tilloloy Nord

- I4** Intersection Voie de la Liberté

D

Les aménagements

Comment ?

Après avoir déterminé les itinéraires possibles et ceux à aménager, sont étudiés ici les aménagements possibles.

Ces aménagements proposés sont groupés selon trois catégories. Dans un premier temps sont présentés les itinéraires, section par section, ensuite les intersections et à la fin le stationnement vélo.

Pour chaque section et intersection est d'abord réalisée une analyse synthétique de l'état des lieux, avec coupe de l'existant, illustrée par des photos, puis est présentée la proposition décrite et illustrée par une coupe de principe, puis est détaillé leur coût.

NB Les propositions optionnelles débattues et écartées sont présentées en annexe.

Le coût pour chaque section est déterminé par le produit de la longueur de la section et du **coût de l'aménagement au mètre linéaire**.

Ce dernier est établi à partir de la **coupe** et des modifications nécessaires à l'implantation d'un itinéraire cyclable.

A priori, l'aménagement cyclable est en **enrobé**, sauf indication contraire sur les fiches de section.

Dans certains cas, le coût comporte des aménagements au-delà de la seule emprise de l'aménagement cyclable. Il peut s'agir de reprises de voirie (reprofilage de la chaussée, modification des pentes de ruissellement, reprise du tapis en enrobé).

Dès lors que l'aménagement cyclable est réalisé à cheval sur la voirie et le trottoir existant, la reprise des structures complètes est nécessaire. Dans ce cas, les bordures et caniveaux sont remplacées. Le fil d'eau est décalé, ce qui nécessite des adaptations du réseau d'eaux pluviales (déplacement d'ouvrages d'engouffrement, reprise de canalisations si nécessaire).

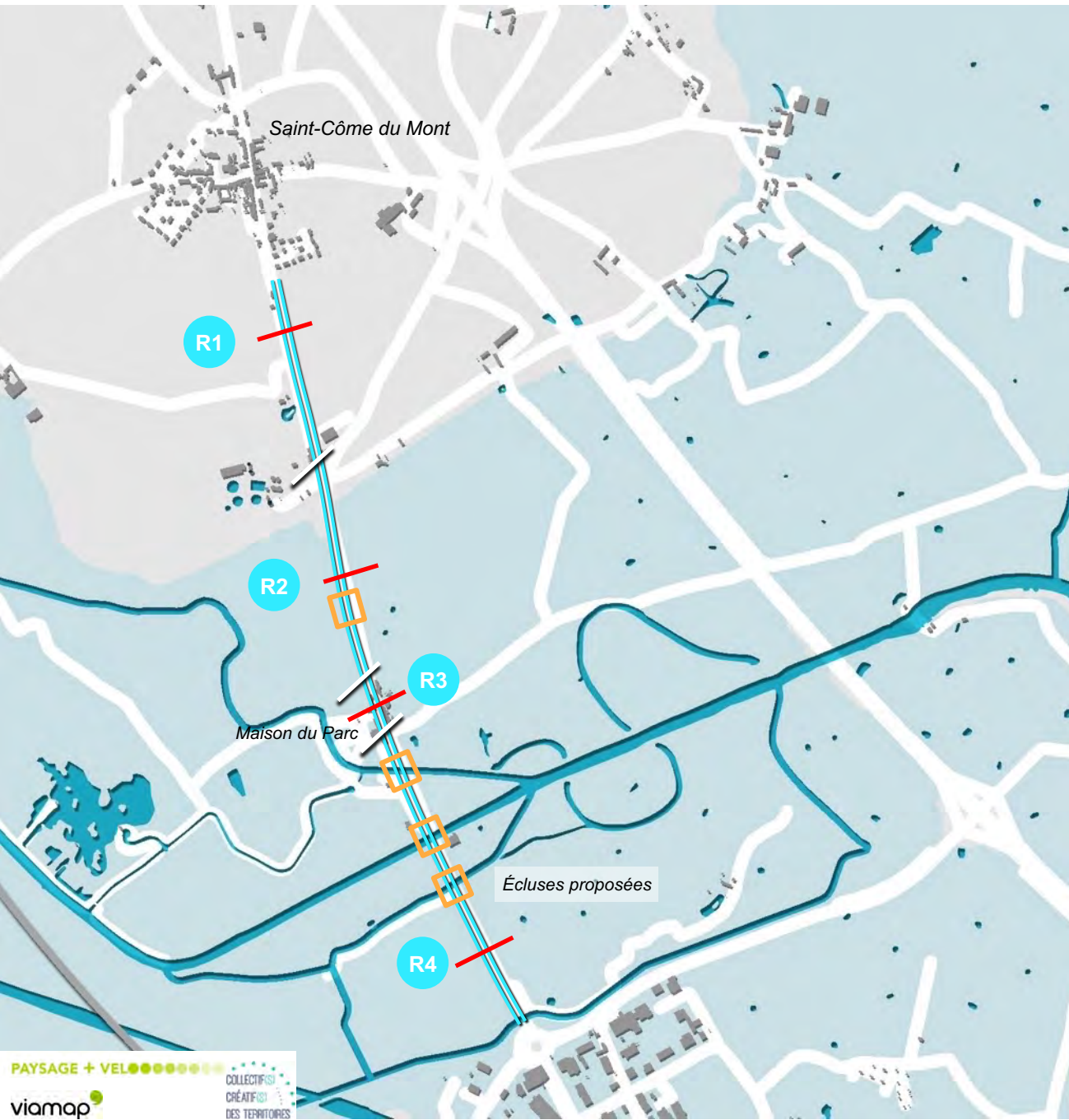
Le coût pour la signalisation est intégrée d'une manière forfaitaire dans chaque section.

Dans certains cas, les aménagements comportent des plantations d'arbres. Leur coût est indiqué.

Le coût des stationnements vélo est également indiqué.




Tous les prix se comprennent hors taxes.

NB Les emprises des travaux sont indiqués en rouge sur les coupes.





**Objectifs :**

Relier le rond-point des palmiers et par là l'agglomération de Carentan à Saint-Côme et aux boucles au nord et à des éventuels itinéraires intercommunaux à venir côté nord.

Types d'aménagements :

-  Piste cyclable bi-directionnelle
-  Repérage de coupes
-  Limites des sections

Sections :

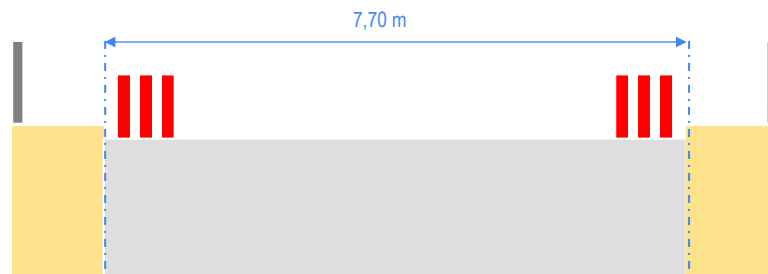
-  R1 De Saint-Côme-du Mont à « D-Day »
-  R2 De « D-Day » au village des Ponts Douve
-  R3 Village des Ponts Douve
-  R4 Du Village des Ponts Douve au rond-point des palmiers

Le Département a mis en place un aménagement expérimental le 11 avril 2023 pour une durée de 6 mois, avec l'objectif de baisser le flux automobile de 7000 v/j actuellement (2018), à 4000 v/j. Il s'agit d'un aménagement de deux écluses (sens unique avec un sens prioritaire) sur deux ponts.

Les premiers résultats annoncés par le département au mois de mai montrent en effet une baisse de la circulation, notamment des poids lourds ; mais une baisse de la vitesse peu sensible. Par ailleurs, il n'y a pas d'aménagement cyclable spécifique, rendant l'usage du vélo dans ses écluses particulièrement difficile.

NB. À terme, le transit des camions sera interdit et le trafic reporté sur la 4 voies et l'échangeur de Blactot.

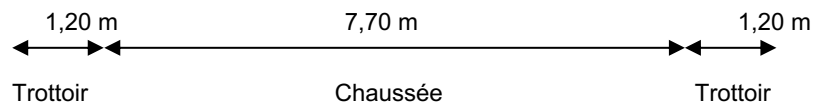
La proposition faite ici es basée sur un objectif de baisse durable du trafic, avec l'aménagement d'une écluse au niveau de 4 ponts, avec un aménagement cyclable empruntant une partie de la chaussée actuelle.



Exemple : le Pont de la Douve

L'ouvrage actuel est composé d'une chaussée de 7,70 m de largeur et de 2 trottoirs de 1,20 m (ces mesures ont été extrapolés par rapport aux mesures connues et des photos prises).

L'écluse temporaire consiste en un rétrécissement léger des deux côtés, sans aménagement spécifique pour les vélos.



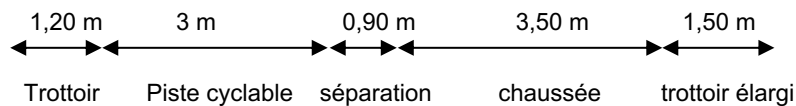
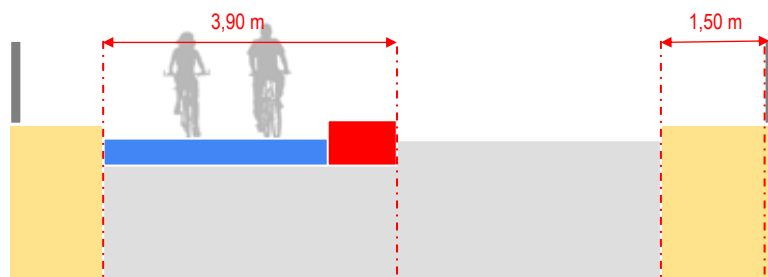
Coupe état des lieux échelle 1 : 100



Exemple : le Pont de la Douve

Notre proposition consiste en un rétrécissement unilatéral (côté est) de la chaussée et l'aménagement d'une double piste cyclable côté ouest, avec une bande de séparation de 90 cm, à matérialiser.

De plus, nous proposons d'élargir le trottoir est pour atteindre une dimension plus confortable de 1,50 m. Pour sécuriser ces passages, nous préconisons de donner la priorité aux automobilistes venant du nord, devant se désaxer et de réduire la vitesse autorisée à 50 km/h.



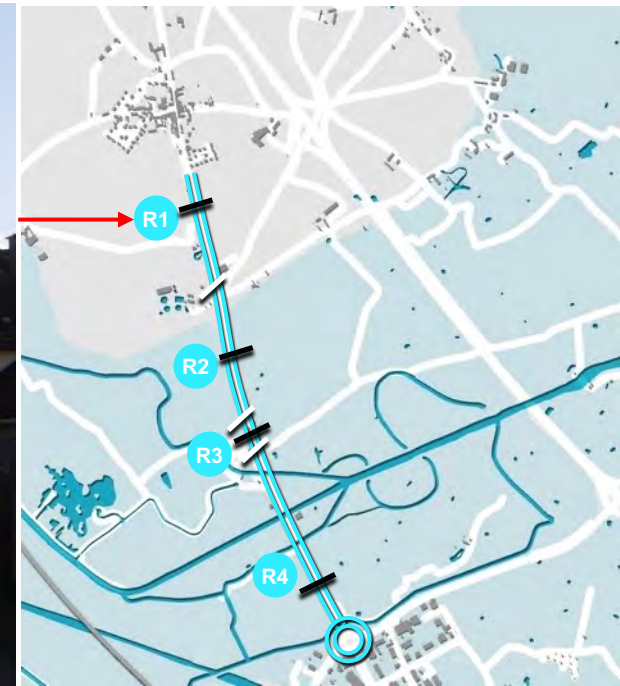
Coupe proposition échelle 1 : 100

Les coûts :

- Largeur totale des travaux : 5,40 m
- Aménagement cyclable (3 m) : 13 300 €
- Trottoir / bande séparative : 12 200 €
- Signalétique : 5 000 €

Coût global par écluse : 30 500 €

Ces coûts sont intégrés dans le chiffrage des sections R2 + R4.



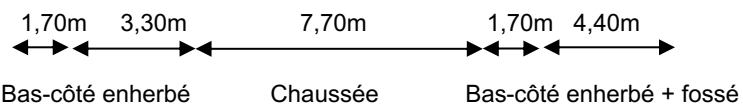
Prise de vue : Direction : Sud

Contexte : naturel / agricole, bâti peu dense

Particularités :

- Léger relief, Haut Pays ;
- Accompagnement discontinu de haies ;
- Trafic modéré ;
- Route départementale de desserte du village de Saint-Côme du Mont ;
- Bas côté ouest assez peu large ;

NB. S'agissant d'une route départementale, l'accord du conseil départemental est à solliciter.



Coupe état des lieux échelle 1 : 200



1 Piste cyclable bidirectionnelle

- côté ouest ;
- Largeur : 2,50 m ;
- 1 m de distance entre chaussée et piste ;
- Réduction de la chaussée à 5,50 m (-2,20 m) ;
- Réduction de la vitesse à 70 km/h ;

• Longueur de section :	600 m
• Largeur totale des travaux :	3,50 m

Les coûts :

- Coût aménagement cyclable (2,50 m) : 130 400 €
- Aménagement bande enherbée (1 m) : 39 000 €

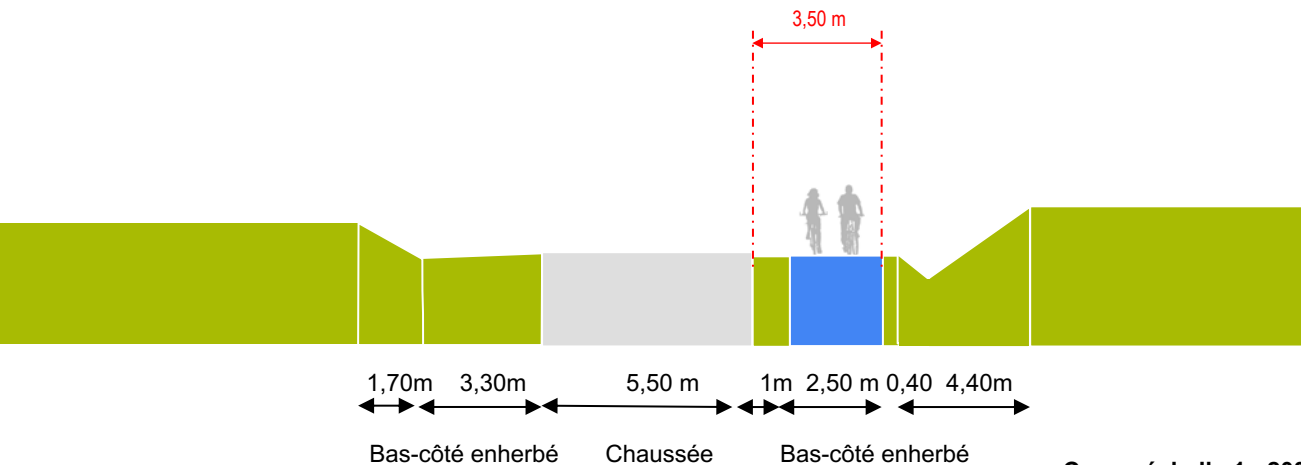
Coût global : 169 400 €

Particularités prises en compte :

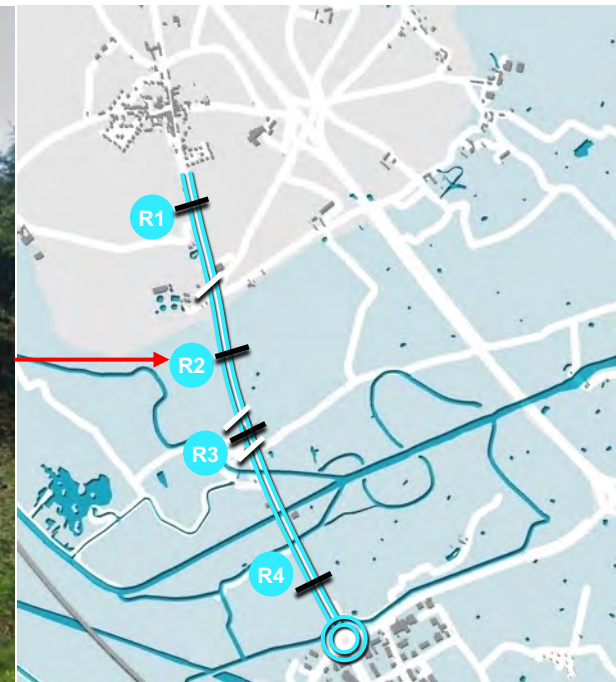
- Piste cyclable en sable stabilisé ;
- Démolition de la chaussée sur 40 cm d'épaisseur et évacuation (73 400 €).

Contraintes non chiffrées :

- Diagnostic HAP à faire de la chaussée rabotée et évacuation dans site spécialisé. Le prix peut varier en fonction des résultats de cette analyse.
- Dossier Loi sur l'eau.



Coupe échelle 1 : 200



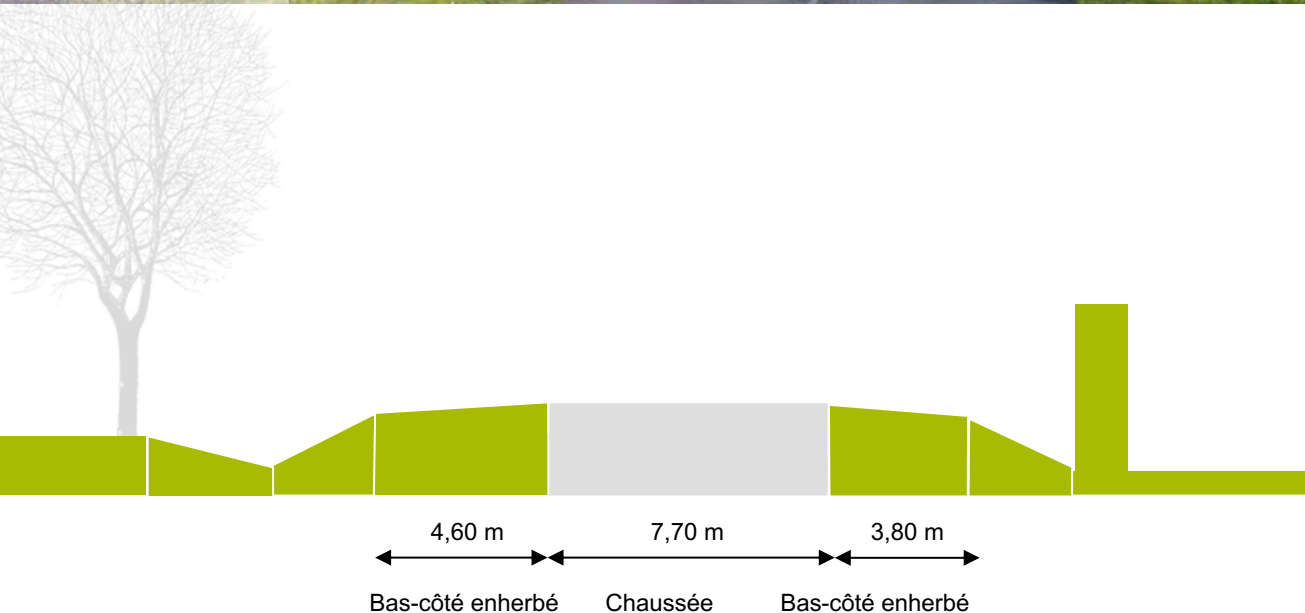
Prise de vue : Direction sud

Contexte : Marais inondable ; espace protégé ;

Particularités :

- Route sur digue très large ;
- Bas côté assez large ;
- Plusieurs ponts (5)
- Accompagnement arboré discontinu ;
- Route départementale ;
- Trafic important ;
- Souhait de la commune et du département de réduire la circulation (jalonnement / aménagement par Département en cours d'expérimentation - rétrécissement de la chaussée au niveau de 2 ponts).

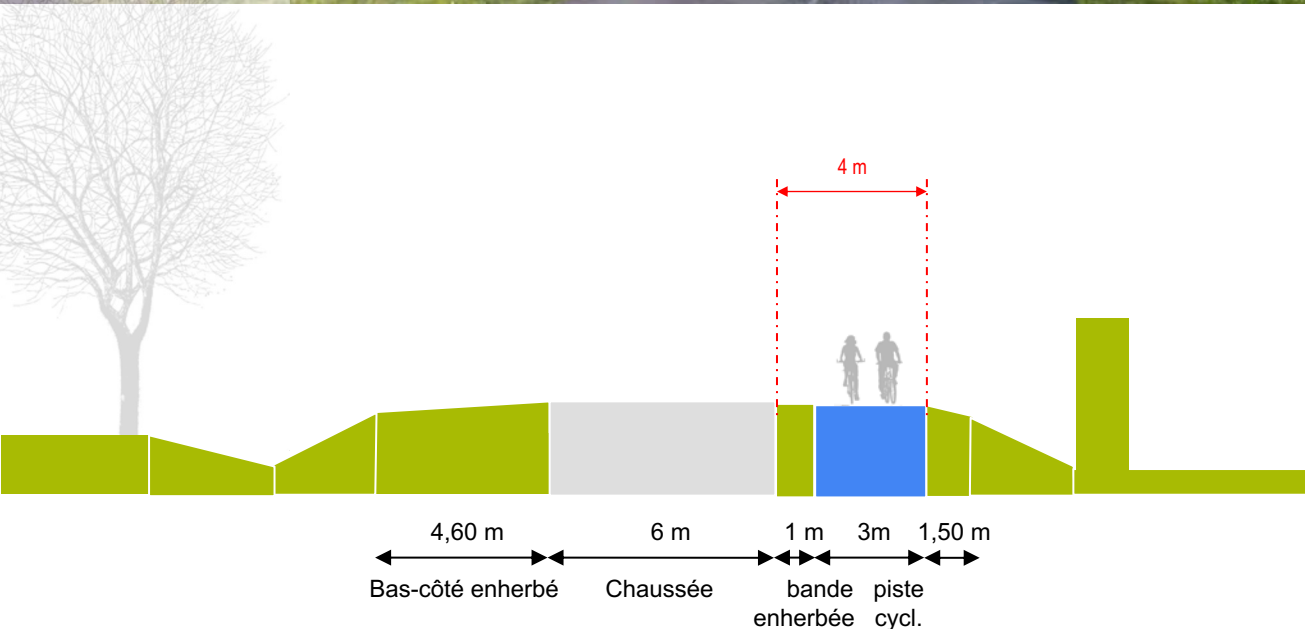
NB. S'agissant d'une route départementale, l'accord du conseil départemental est à solliciter.



Coupe état des lieux échelle 1 : 200



Vue : Direction : Sud



Coupe état des lieux échelle 1 : 200

1 Piste cyclable bidirectionnelle

- Largeur : 3 m ;
- côté ouest (côté PNR + St Côme) ;
- Réduction de la vitesse à 70 km/h.
- Réduction de la chaussée à 6 m (-1,70m) ; (possibilité de la réduire à 5,50 m, selon les services du département) ;
- 1 m de distance entre chaussée et piste à réaliser en bande enherbée ;
- Demande autorisation « Loi sur l'eau » à faire (imperméabilisation des bas-côtés) ;

Les coûts :

- Longueur de section : 605 m
- Largeur totale des travaux : 4 m
- Aménagement cyclable (3 m) : 139 200 €
- Bande enherbée (1 m) : 7 500 €
- 1 écluse : 30 500 €

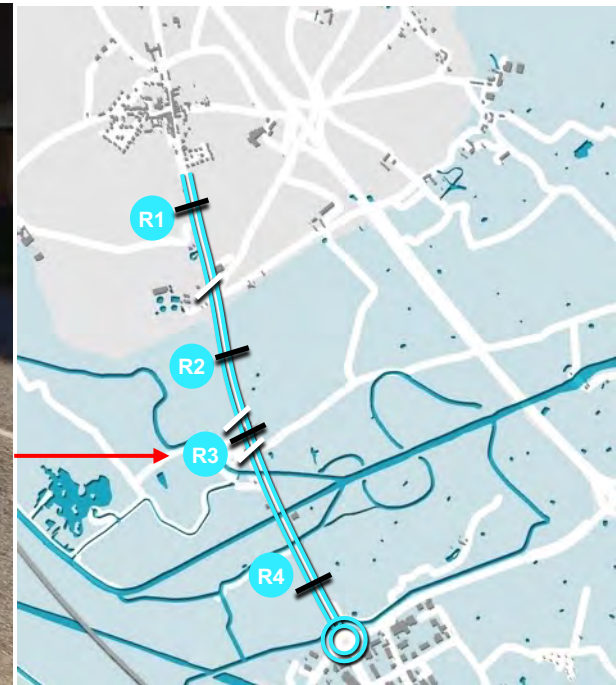
Coût global : 177 200 € HT

Particularités prises en compte :

- Piste cyclable en sable stabilisé ;
- Pour la bande enherbée, démolition de la chaussée sur 40 cm d'épaisseur et évacuation ;

Contraintes non chiffrées :

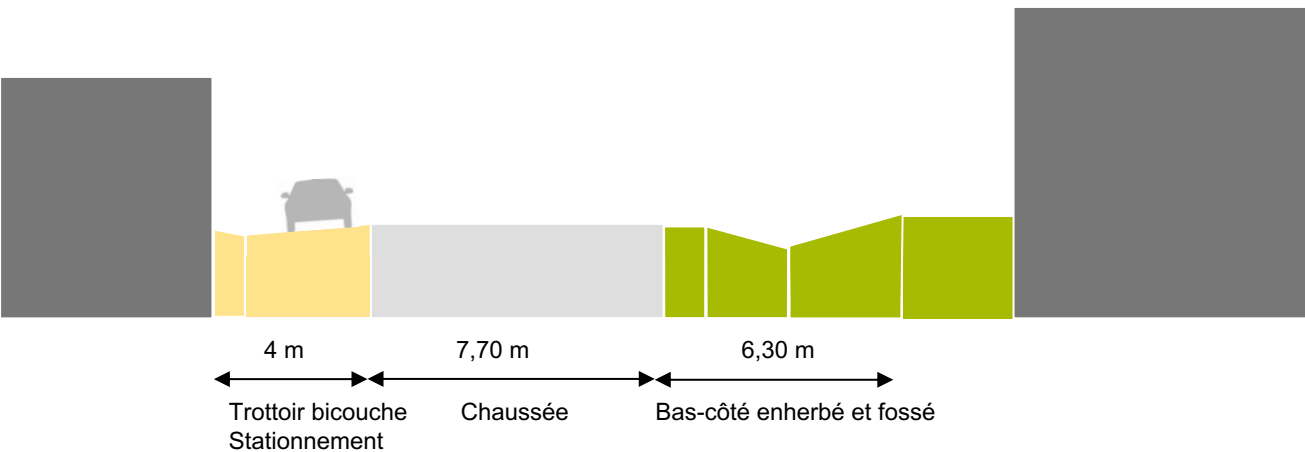
- Diagnostic HAP à faire de la chaussée rabotée et évacuation dans site spécialisé. Le prix peut varier en fonction des résultats de cette analyse.
- Dossier Loi sur l'eau



Prise de vue : Direction Sud

Particularités :

- Abords bâtis ;
- Route très large ;
- Bas côté // trottoirs assez large ;
- Stationnement côté Est ;
- PNR des marais du Cotentin et du Bessin, très fréquenté à vélo ;
- Absence d'arbres.
- Route départementale ;
- Trafic important ;
- Souhait de la commune et du département de réduire la circulation (jalonnement / aménagement par Département en cours d'expérimentation (rétrécissement de la chaussée au niveau de 2 ponts).



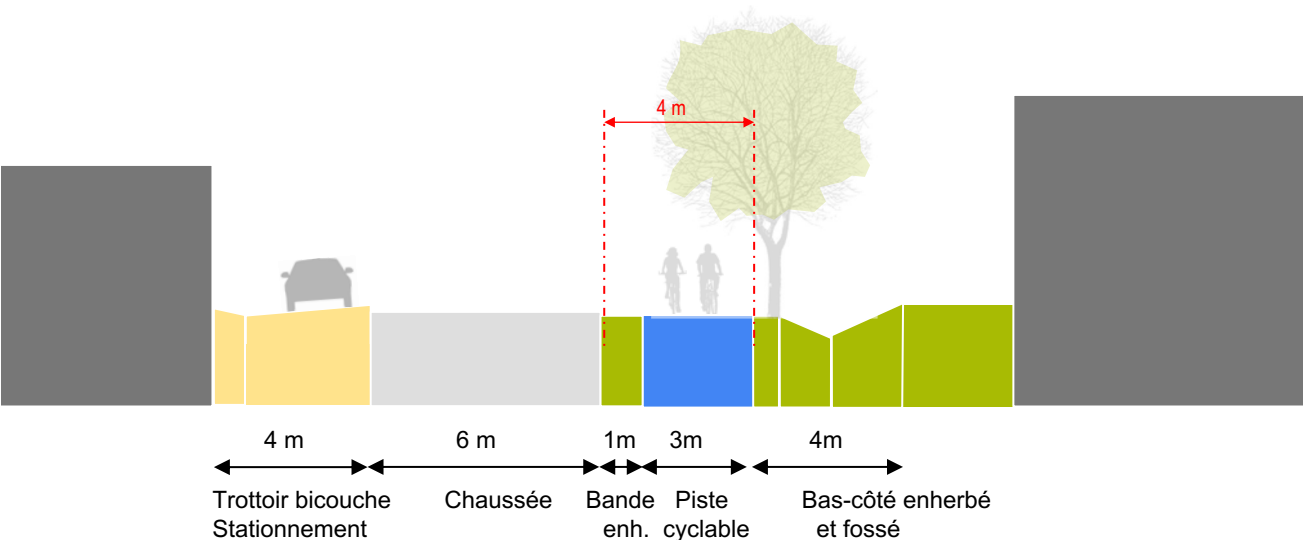
Coupe état des lieux échelle 1 : 200

NB. S'agissant d'une route départementale, l'accord du conseil départemental est à solliciter.



1 Piste cyclable bidirectionnelle

- Largeur : 3 m
- côté ouest (côté PNR + St Côme)
- 1 m de distance entre chaussée et piste ;
- Réduction de la largeur du fossé ;
- Réduction de la chaussée à 6 m (-1,70m); (possibilité de la réduire à 5,50 m, selon les services du département) ;
- Réduction de la vitesse à 70 km/h (ou 50 km/h dans le hameau ?) ;
- Déplacement de la signalétique existante ;
- Plantation d'un alignement d'arbres.



Coupe échelle 1 : 200

Les coûts :

- Longueur de section : 470 m
- Largeur totale des travaux : 4 m
- Coût aménagement cyclable (3 m) : 102 000 €
- Aménagement bande enherbée (1m) : 5 600 €
- Stationnement vélo : 1 000 €

Coût global : 108 600 € HT

Particularités prises en compte :

- Piste cyclable en sable stabilisé ;
- Pour la bande enherbée, démolition de la chaussée sur 40 cm d'épaisseur et évacuation ;

Contraintes non chiffrées :

- Diagnostic HAP à faire de la chaussée rabotée et évacuation dans site spécialisé. Le prix peut varier en fonction des résultats de cette analyse
- Dossier Loi sur l'eau



Prise de vue : Direction sud

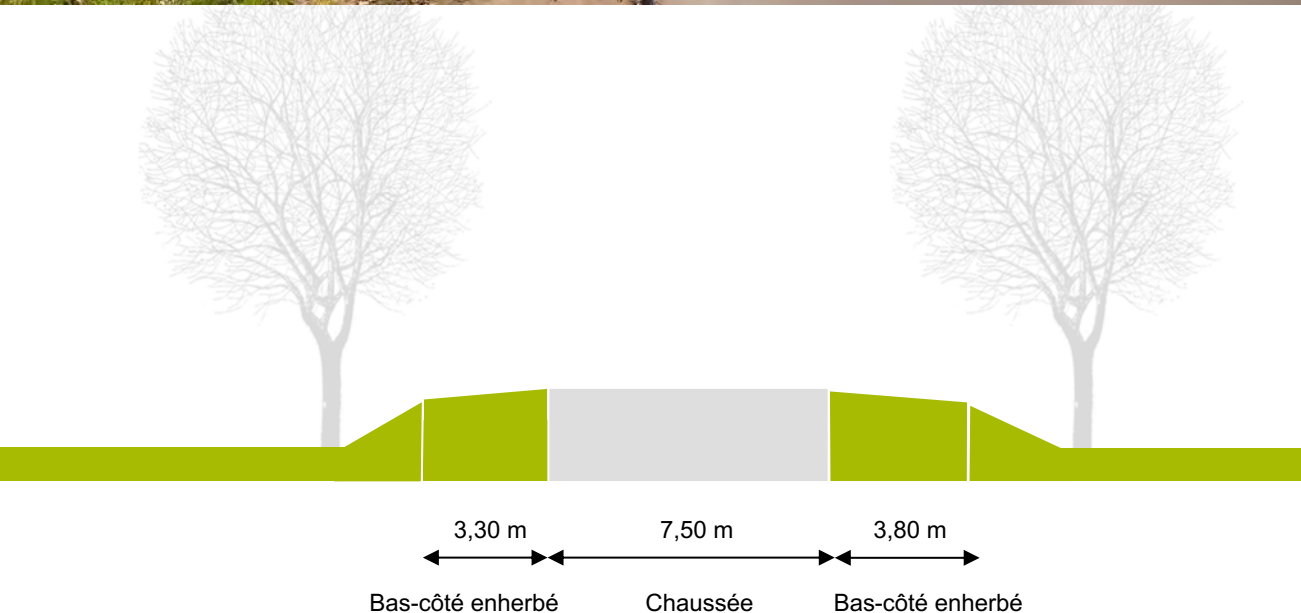
Contexte :

Marais inondable ; espace protégé ;

Particularités :

- Route sur digue très large ;
- Bas côté assez large ;
- Plusieurs ponts (4)
- Accompagnement arboré discontinu ;
- Route départementale ;
- Trafic important (en cours de diminution) ;
- Souhait de la commune et du département de réduire la circulation (jalonnement / aménagement par Département en cours d'expérimentation - rétrécissement de la chaussée au niveau de 2 ponts).

NB. S'agissant d'une route départementale, l'accord du conseil départemental est à solliciter.



Coupe état des lieux échelle 1 : 200



1 Piste cyclable bidirectionnelle

- Réduction de la chaussée de 1 m à 6 m ; (possibilité de la réduire à 5,50 m, selon les services du département) ;
- Réduction de la vitesse à 70 km/h ;
- Largeur : 3 m
- côté ouest (côté PNR + St Côme)
- 1 m de distance entre chaussée et piste ;
- Déplacement de la signalétique ;
- Plantation d'arbres au pied du talus quand ceux-ci sont manquants.

Les coûts :

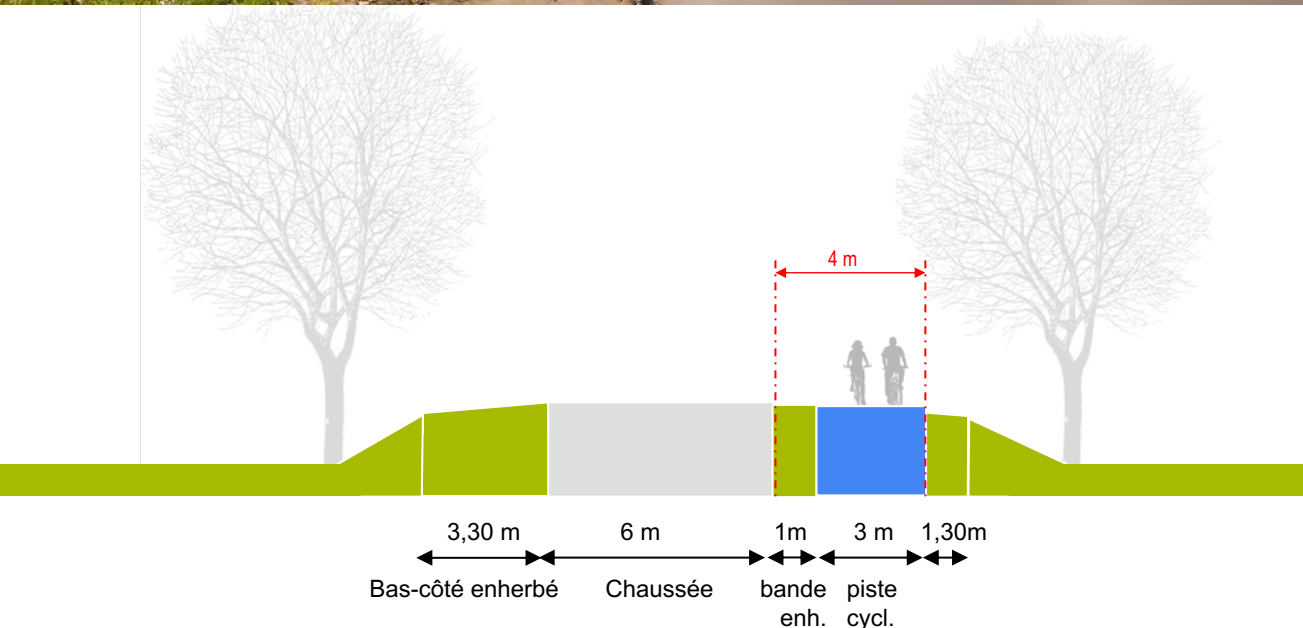
- Longueur de section : 625 ml
- Largeur totale des travaux : 4 m
- Coût aménagement cyclable (3 m) : 137 000 €
- Aménagement bande enherbée (1m) : 7 500 €
- Plantations arbres : 22 500 €
- 3 écluses : 91 500 €
- Coût global : 258 500 €**

Particularités prises en compte :

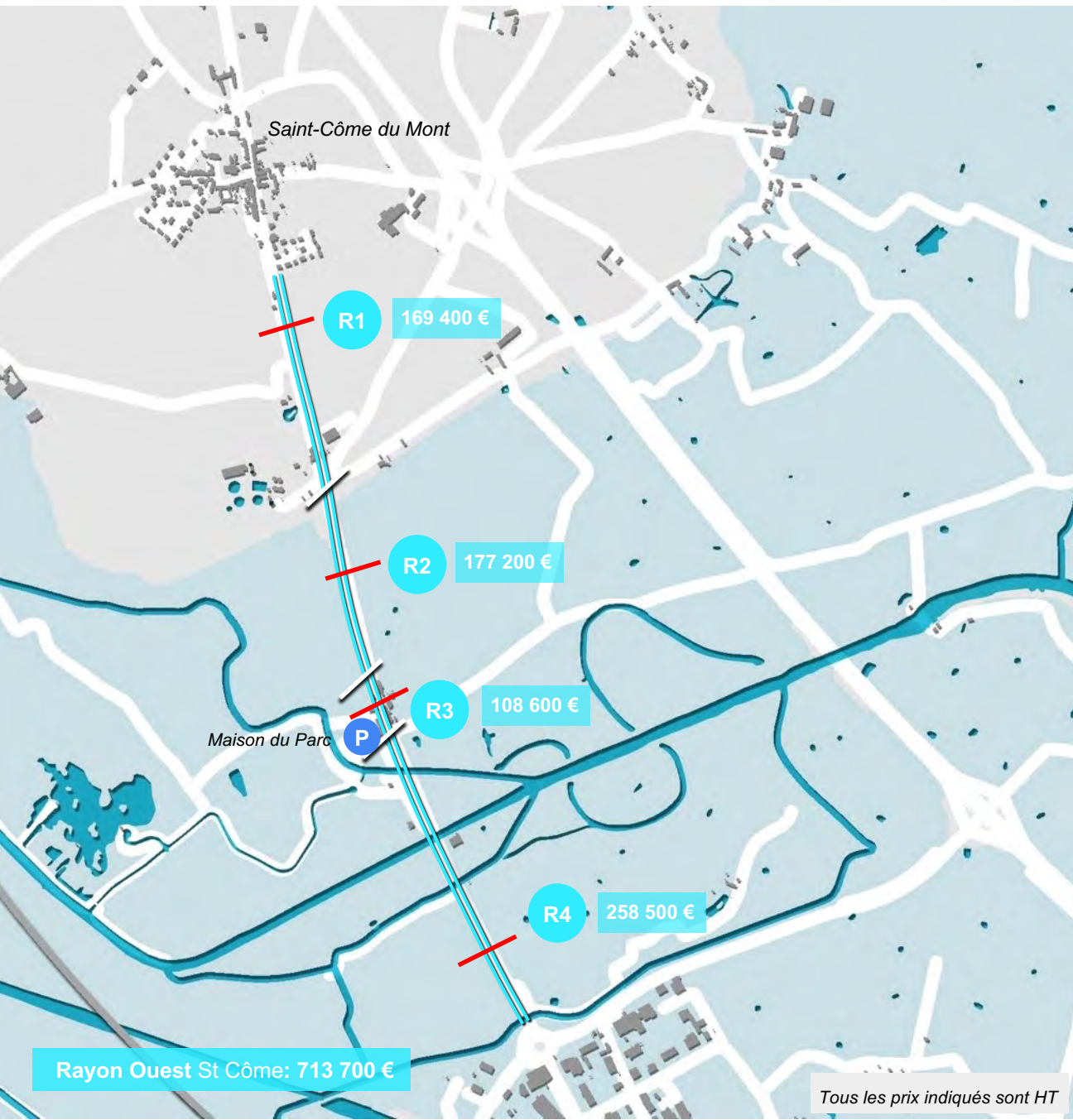
- Démolition de la chaussée sur 40 cm d'épaisseur et évacuation ;
- 3 écluses (La Groult, la Douve, la Jourdan)




Contraintes non chiffrées :

- Diagnostic HAP à faire de la chaussée rabotée et évacuation dans site spécialisé. Le prix peut varier en fonction des résultats de cette analyse
- Dossier Loi sur l'eau.
- Passerelle sur la Madeleine (voir I3).



Coupe échelle 1 : 200



-  Piste cyclable bi-directionnelle ou deux pistes cyclables
-  Repérage de coupes
-  Stationnement vélo - 5 arceaux

Récapitulatif des coûts

Y compris stationnement vélo

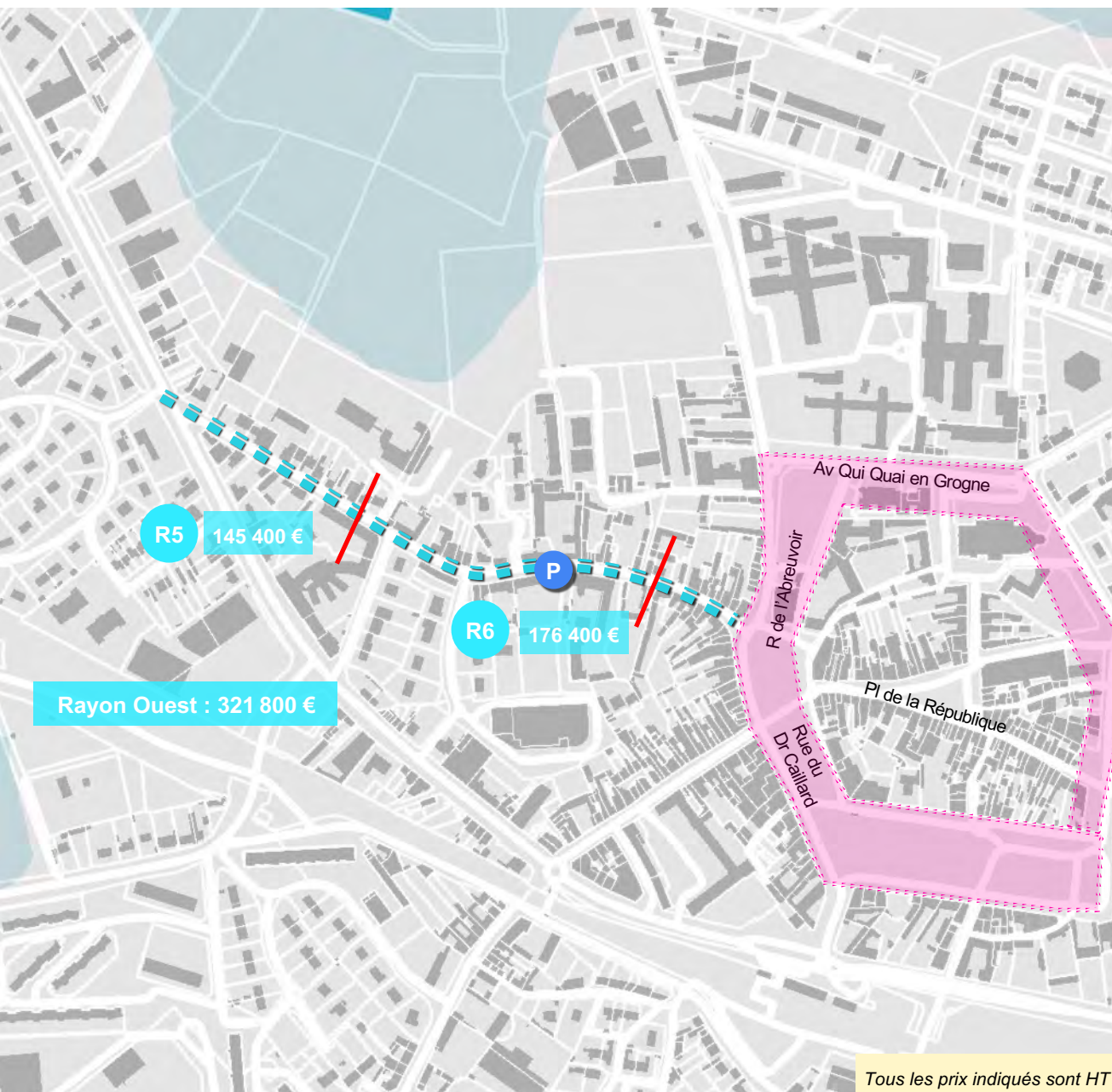
R1	De Saint-Côme-du Mont à « D-Day »	
	Longueur :	600 m
	Coût :	169 400 € HT
R2	Du carrefour « D-Day » au village du pont Douve	
	Longueur :	605 m
	Coût :	177 200 € HT
R3	Village des Ponts Douve	
	Longueur :	470 m
	Coût :	108 600 € HT
R4	Du village du pont Douve au rond-point des palmiers	
	Longueur :	625 m
	Coût :	258 500 €

Longueur totale : 2 300 m

Coût total : 713 700 €

Rayon Ouest St Côme: 713 700 €


Tous les prix indiqués sont HT





Objectif de cet itinéraire :

Relier la voie de la liberté au centre-ville. Améliorer la sécurité des cyclistes dans cette rue desservant un collège et un lycée.


Types d'aménagements retenus

 Double sens cyclable – avec bande cyclable et reprise des trottoirs

 Repérage de coupe (voir fiches)

 Stationnement vélo - 5 arceaux

Sections :

 Rue Sébliné – ouest

 Rue Sébliné – centrale

**Vue vers l'Est****Contexte** : Bâti résidentiel**PGD**

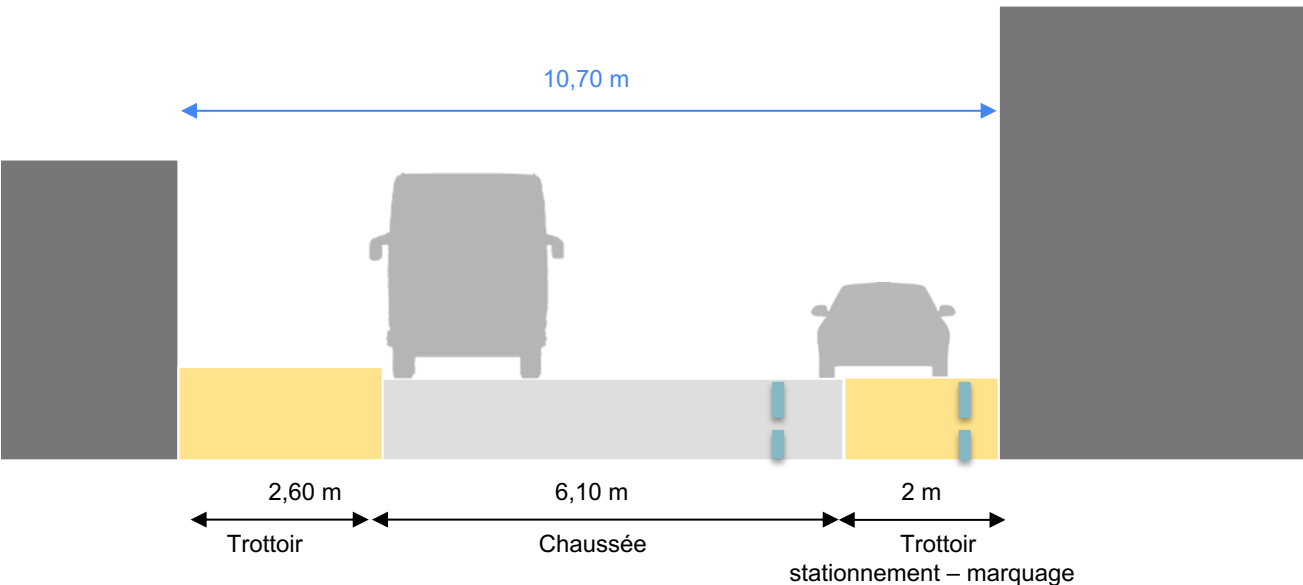
- Maison France service (proche)

Particularités :

- Zone 30 ;
- Double sens ;
- Stationnement marqué à cheval sur chaussée et trottoir, côté sud ;
> trottoir sud non utilisable ;
- Trottoir sud : pas de bordure, seulement caniveau
- Lignes aériennes de moyenne tension.
- **Arrêt – minute bus** (11 bus) 2 x 20 min. par jour ;

Comptage :

- 2200 véh. / jour (les deux sens), ce qui exclut des propositions d'une simple voie partagée.

**Coupe état des lieux échelle 1 : 100**

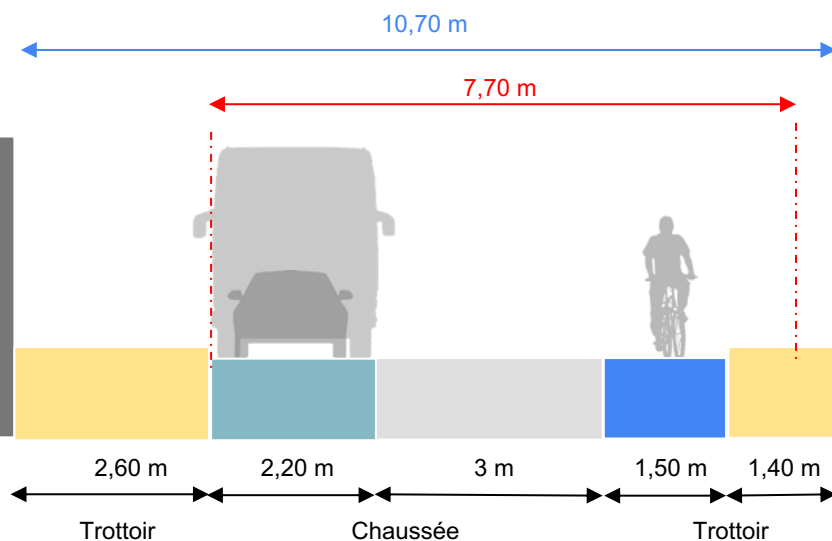


Double sens cyclable

- Voie en sens unique ;
- Bande cyclable en double sens ;
- Réduction largeur de chaussée à 3 m ;
- Bande de stationnement mixte voitures / bus (selon les horaires ?)
- Réduction de la largeur du trottoir sud à 1,40 m – mais son usage est élargi par la suppression du stationnement ;
- Renforcer signalisation zone 30.



NB : Le sens de circulation est à étudier dans un **plan de circulation global du centre-ville**.



Coupe de principe échelle 1 : 100

Les coûts :

- | | |
|-----------------------------------|-----------|
| • Longueur de la section : | 248 m |
| • Largeur totale des travaux : | 7,70 m |
| • Aménagement cyclable (1,50 m) : | 32 500 € |
| • Chaussée (6,20 m) : | 112 900 € |

Coût global : 145 400 €

Particularités prises en compte :

- Reprise des bordures et caniveaux : reprofilage de chaussée sur 5,70 m ;
- Réfection bordure de trottoir sud.



Vue vers l'Est

Contexte : Bâti, collège, lycée

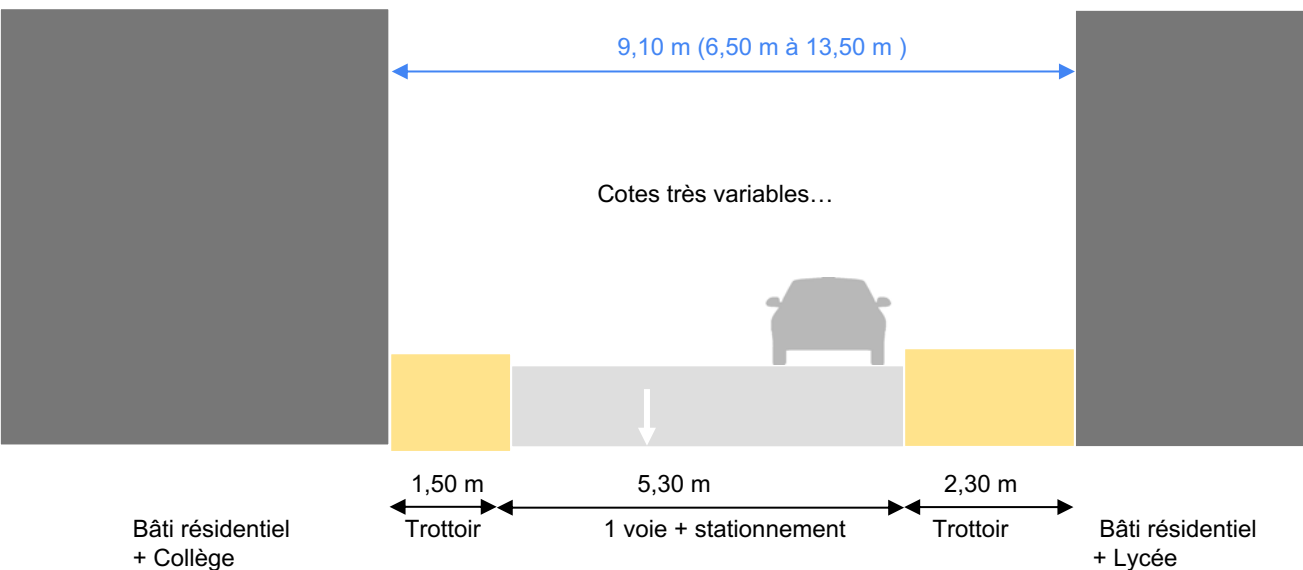
PGD

- Collège ;
- Lycée pro ;
- Gymnase (à proximité).

Particularités :

- Axe est-ouest historique ;
- Zone 30 ;
- Sens unique vers l'ouest ;
- Double sens cyclable signalé mais pas marqué
- Stationnement ponctuel – latéral – non marqué
- Trottoir très peu large - en pavés ;
- Usage temporaire quotidien : Cheminement vers cantine (400/500 élèves en même temps)
- Largeur de voirie variable allant de 6,50 m à 13,50 m.

- **NB Un aménagement est projeté ici, mais il n'est plus conforme avec la Loi d'orientation des mobilités** (obligation d'intégrer un aménagement cyclable lors du réaménagement d'une voie urbaine)



Coupe état des lieux échelle 1 : 100



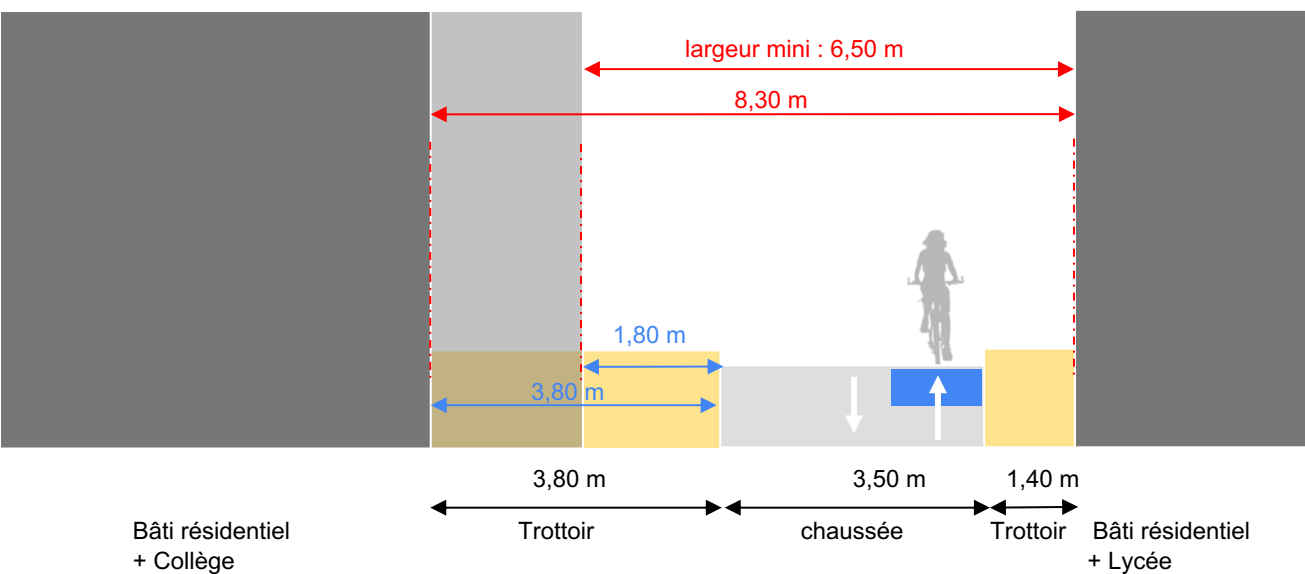
Section A - la plus étroite

Entre 6,50 m et 8,30 m

Double sens cyclable marqué, trottoir nord élargi

- Marquage figurine vélo + flèche, côté sud NB, sans ligne > il n'y a pas les dimensions nécessaires pour faire une réelle bande cyclable (1,50 m) + stationnement ;
- Pas de stationnement ;
- Trottoir sud : à minima à 1,40 m ;
- Chaussée – largeur continue à 3,50 m ;
- Côté nord : largeur trottoir minimale de 1,80 m (gabarit le plus étroit) ;
- Renforcer signalisation zone 30.

NB. Chercher à récupérer les pavés et bordures en granit.





Section B (largeur moyenne) Entre 8,30 m et 10,30 m

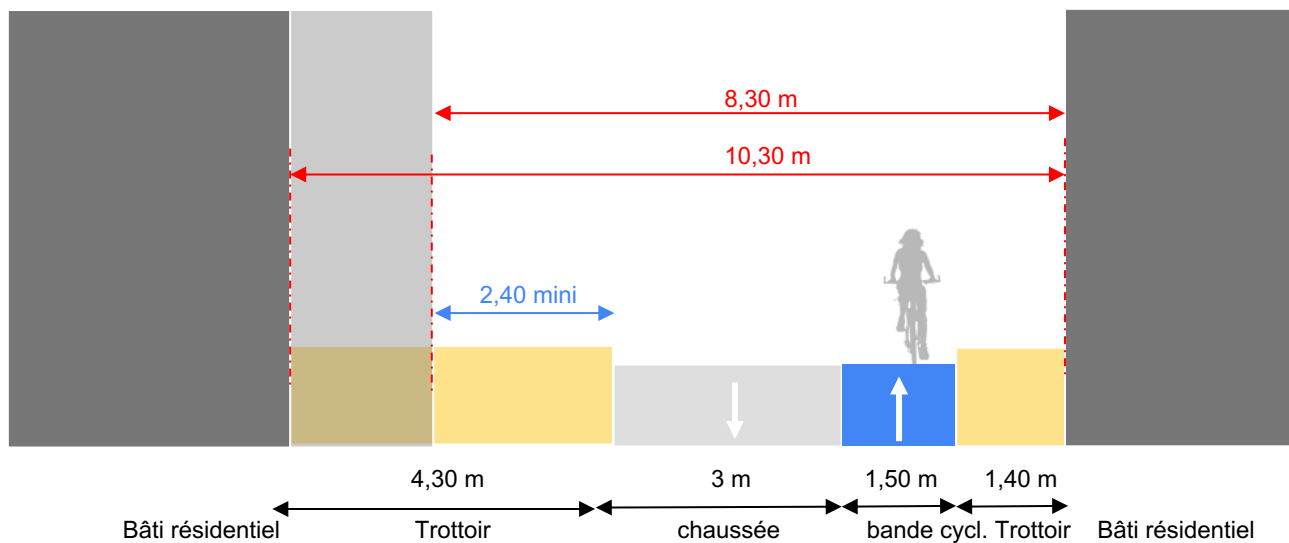
Double sens cyclable + bande cyclable trottoir nord élargi

- Bande cyclable (1,50 m) ;
- Chaussée – largeur à 3 m ;
- Trottoir sud : à 1,40 m ;
- Côté nord : largeur trottoir minimale de 2,40 m ;
- Pas de stationnement ;
- Renforcer signalisation zone 30.

Plateau central (entrée collège + lycée pro):

- Stationnement vélo.

NB. Chercher à récupérer les pavés et bordures en granit



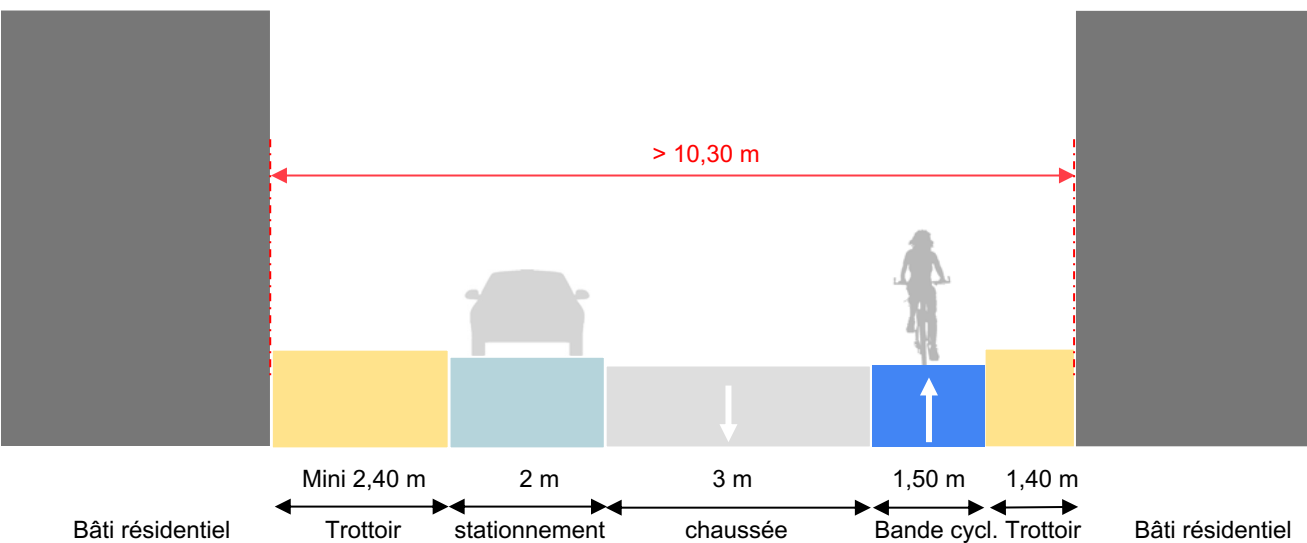


Section C largeur > 10,30 m

Double sens cyclable - bande cyclable ; trottoir nord élargi

- Bande cyclable (1,50 m) ;
- Stationnement côté nord 2 m ;
- Trottoir sud : 1,40 m ;
- Chaussée : à 3 m ;
- Côté nord : largeur trottoir minimale de 2,40 m ;
- Renforcer signalisation zone 30.

NB. Chercher à récupérer les pavés et bordures en granit





Largeur moyenne 9,10 m

Double sens cyclable - bande cyclable ; trottoir nord élargi

- Bande cyclable (1,50 m) ;
- Trottoir sud : 1,40 m ;
- Chaussée : à 3 m ;
- Côté nord : largeur trottoir minimale de 2,40 m – en moyenne 3,20 m ;
- Renforcer signalisation zone 30.

NB. Chercher à récupérer les pavés et bordures en granit.

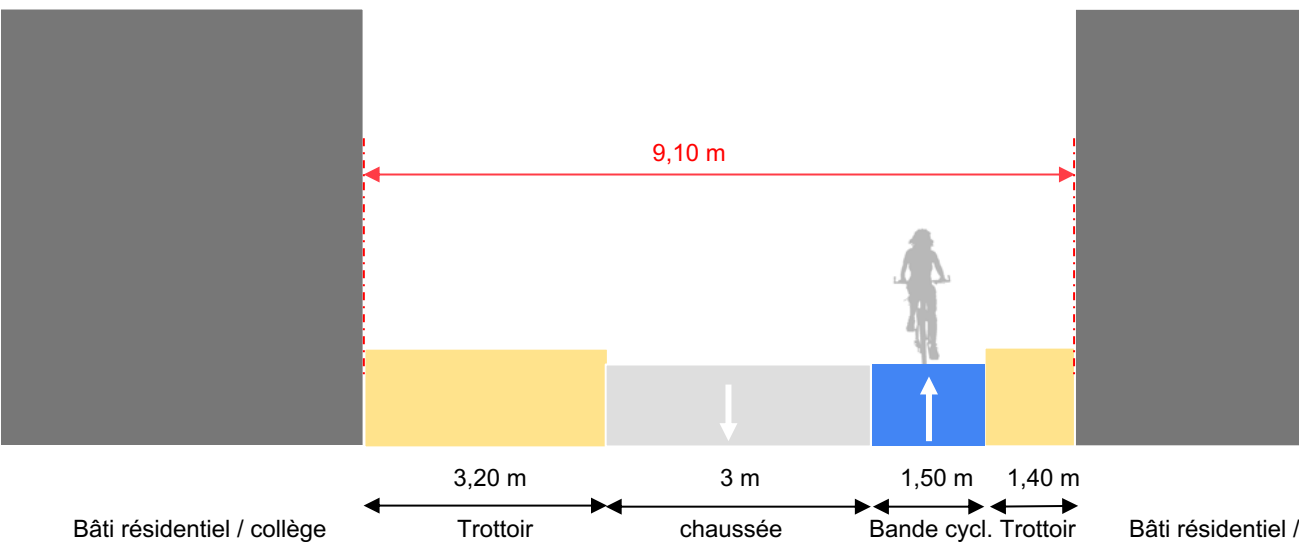
Les coûts :

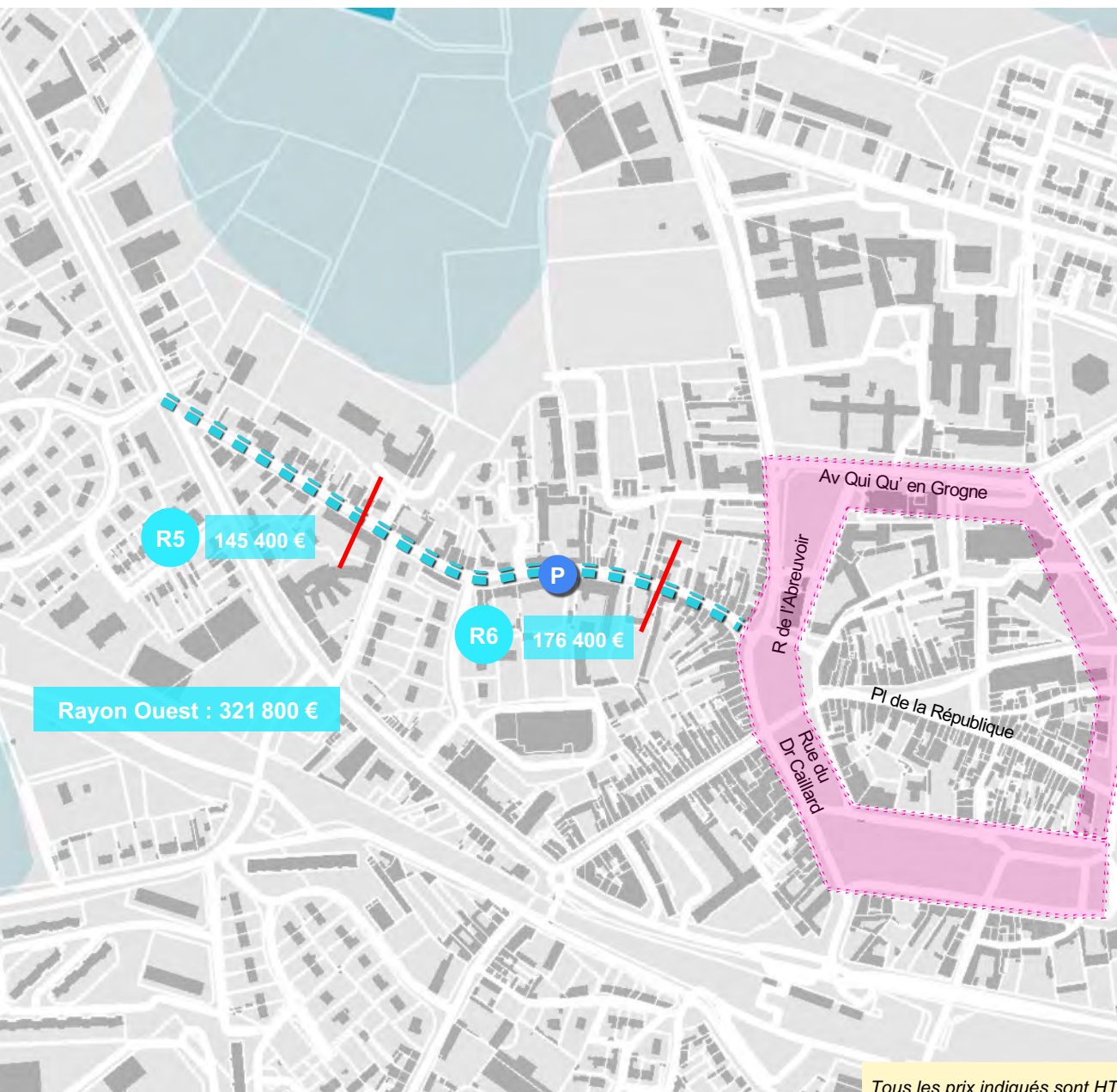
- Longueur de section : 235 m
- Largeur des travaux (moyenne) : 9,10 m
- Aménagement cyclable (1,50 m) : 19 400 €
- Trottoirs et chaussée (7,60 m) : 156 000 €
- Stationnement vélo : 1 000 €

Coût global : 176 400 € HT

Particularités prises en compte :

- Reprofilage de la voirie et du stationnement (nombreuses réfections de tranchée)
- Structure complète pour bande cyclable (sur l'emprise du trottoir existant).
- Réfection trottoirs avec réemploi des pavés et bordures en granit.








Objectif de cet itinéraire :

Relier la voie de la liberté au centre-ville. Améliorer la sécurité des cyclistes dans cette rue desservant un collège et un lycée.

Types d'aménagements retenus

-  Double sens cyclable – avec bande cyclable et reprise des trottoirs
-  Repérage de coupe (voir fiches)
-  Stationnement vélo - 5 arceaux

Récapitulatif des coûts

Y compris stationnement vélo

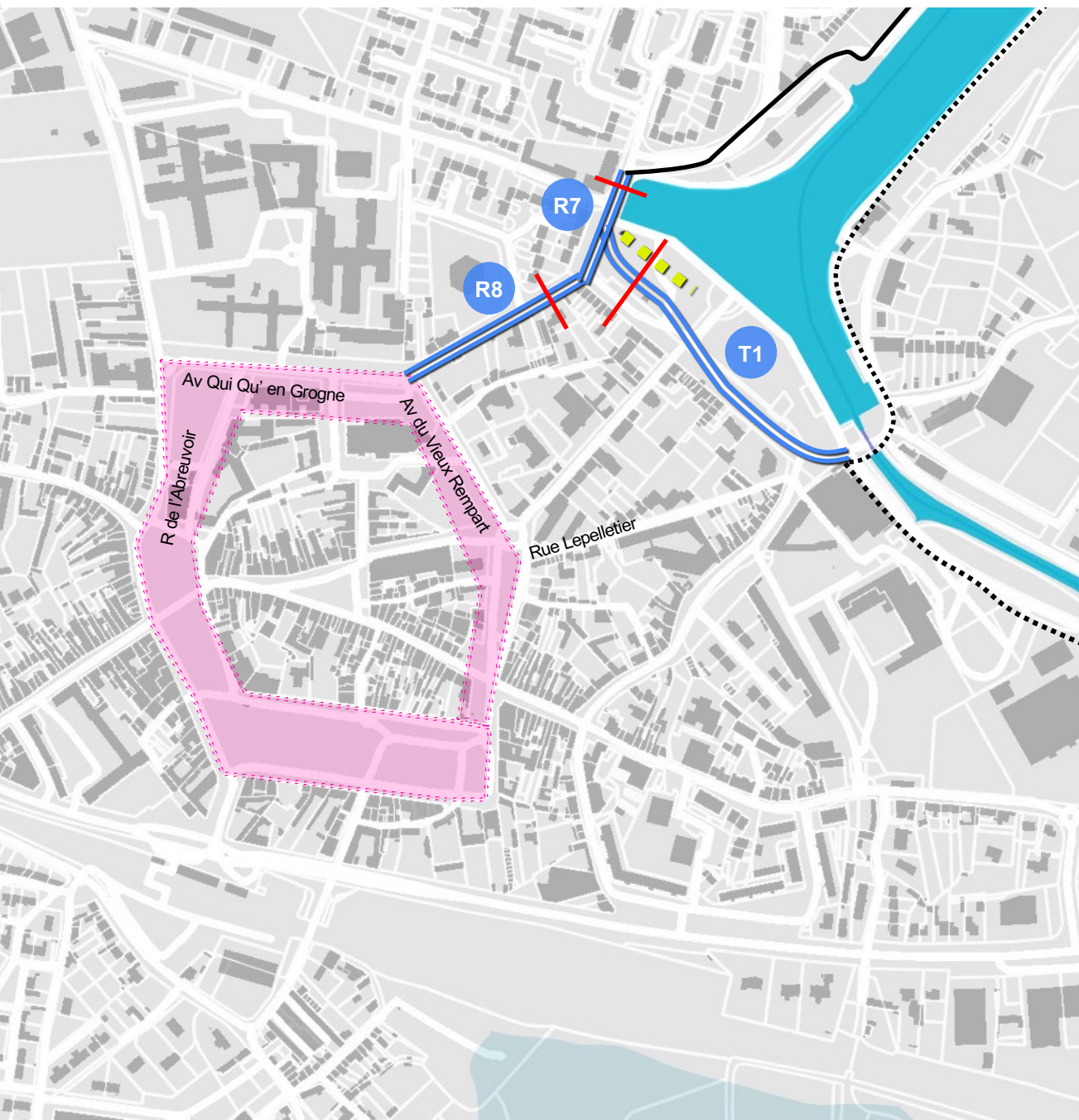
	Rue Sébline Ouest	
	Longueur :	248 ml
	Coût :	145 400 € HT
	Rue Sébline centrale	
	Longueur :	235 ml
	Coût :	176 400 € HT
	Longueur totale :	483 m
	Coût total :	321 800 € HT

Rayon Ouest : 321 800 €

R5 145 400 €

R6 176 400 €

Tous les prix indiqués sont HT

**Objectifs :**

- Raccordement du centre-ville à la Vélomaritime / Eurovélo 4 et vers Utah Beach (Cherbourg)
- Tangente : lien directe entre deux branches de la Vélomaritime / Eurovélo 4 : Vers le Calvados (Kiev) et vers le Mont-Saint-Michel (Roscoff)


Types d'aménagement


 Piste cyclable bidirectionnelle


 Plantations

 Répérage des coupes

Sections :

 R7 Chemin du Grand Bas Pays

 R8 Rue du Bassin à flots

 T1 Rue de Caligny



Vue vers le Sud

Contexte : Port ; Bâti résidentiel ;

PGD :

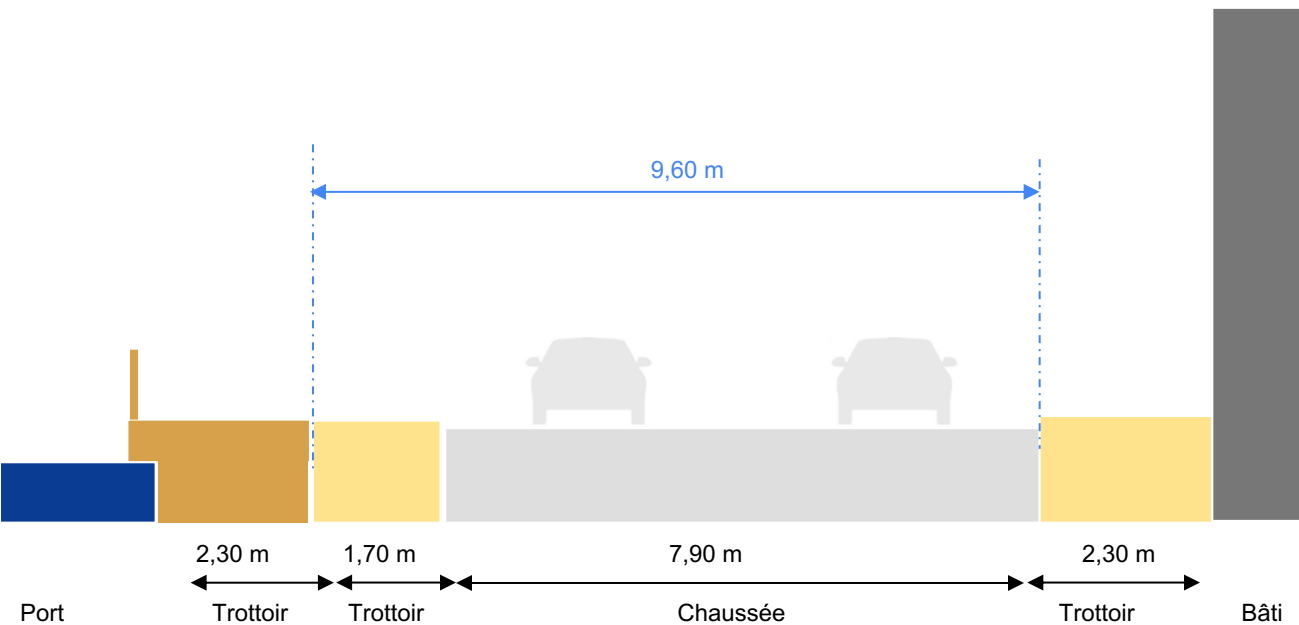
- Port
- Communauté des communes de la Baie du Cotentin

Particularités :

- zone 30
- Accès Vélomaritime (piste bi-directionnelle)
- Double trottoir au niveau du pont ;
- Chaussée extrêmement large ;

Secteur Sud :

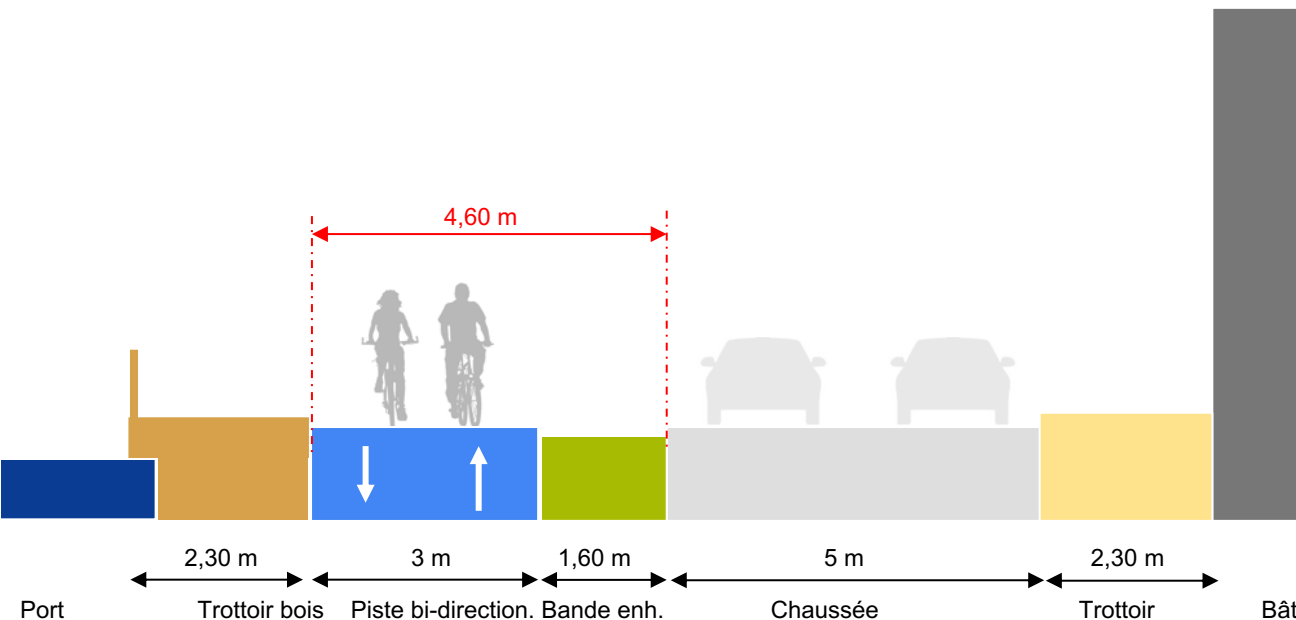
- Espace vert ;
- Entrées garages ;
- Stationnement en bataille ;





Piste Bidirectionnelle (+3 m)

- Bande plantée (+1,60 m)
- Suppression du 2nd trottoir (-1,70 m)
- Réduction chaussée à 5 m (- 1,90 m)



Les coûts :

- Longueur de section : 106 m
- Largeur totale des travaux : 4,60 m
- Aménagement cyclable (3 m) : 23 500 € (sol, marquage, bordures)
- Bande enherbée (1,60 m) : 12 500 €

Coût global : 36 000 € HT

Particularités prises en compte :

- Reprise de la structure complète sur 3 m de large (emprise de piste cyclable à cheval sur chaussée et cheminement piéton existant) ;
- La bande enherbée comprend le coût du décapage, des bordures, de la terre végétale...

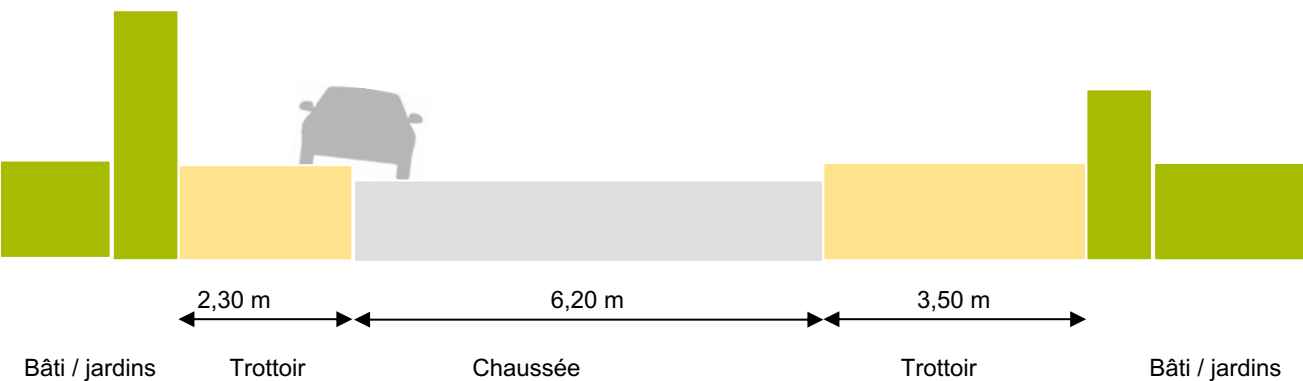


Vue vers le Sud-Ouest

Contexte : Bâti divers, résidentiel

Particularités :

- zone 30 ; voie à double sens ;
- Tissu très lâche – par rapport à la proximité du centre historique ;
- Vue sur l'église ;
- Stationnement à cheval sur trottoir, sans marquage ;
- Ou, plus loin, en biseau ;
- Rétrécissement du trottoir près du centre.





Piste cyclable bidirectionnelle

- Sur le trottoir côté sud (+ 3 m) ;
- bande de sécurité de 50 cm
- Réduction de la chaussée à 5 m (-1,20 m) ;
- Réduction du trottoir nord (-2 m) ;
- Réduction du trottoir sud (-0,30 m)
- Renforcer signalisation zone 30.

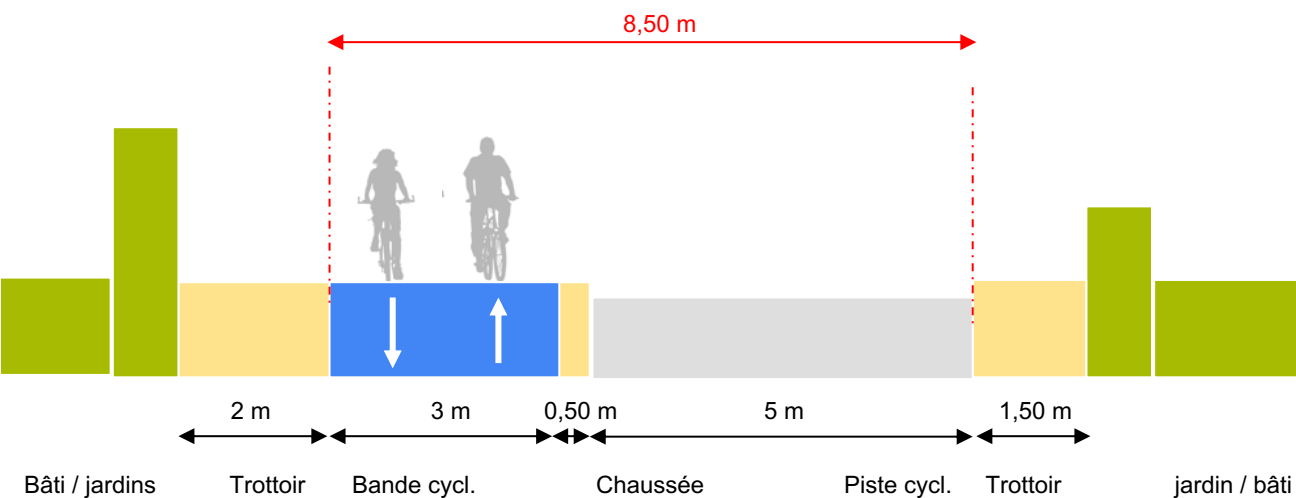
Secteur Sud-ouest :

- Transformation du stationnement en bataille en stationnement latéral + bande de sécurité

Alerte :

- Rétrécissement du trottoir près du centre.

NB : Potentiel d'aménager une aire de stationnement sur l'espace vert visiblement sans usage (espace privé) ?



Les coûts :

- Longueur de section : 163 m
- Largeur totale des travaux : 8,50 m
- Aménagement cyclable (3 m) : 27 800 €
- Trottoir / chaussée (5,50 m) : 98 400 €

Coût global : 126 200 € HT

Particularités prises en compte :

- Structures complètes pour la voirie et la bande cyclable (en partie sur l'emprise de chaussée et trottoir existants).



Vue vers l'Est

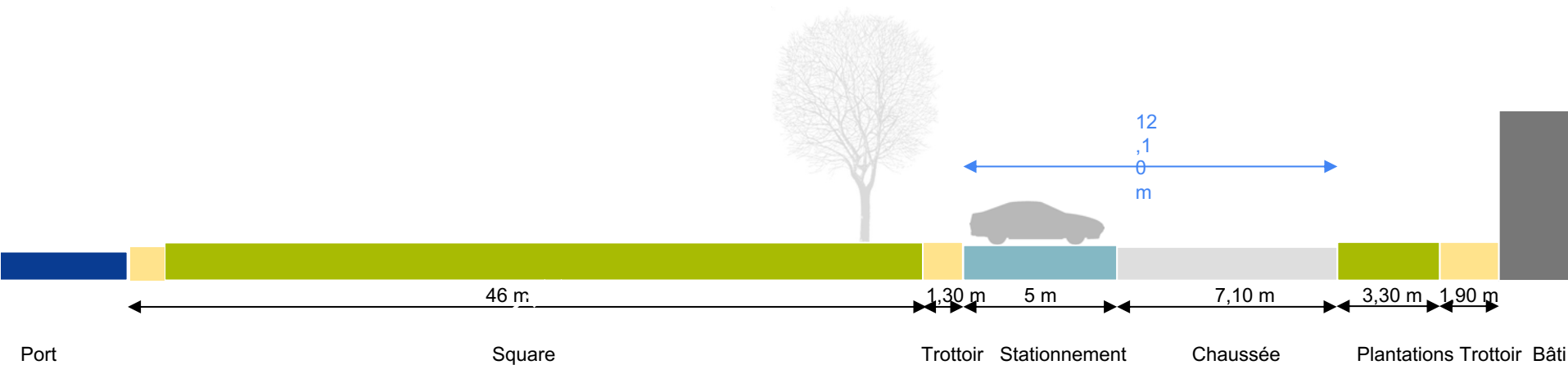
Contexte : Port, Square Bâti résidentiel,

PGD :

- Port
- Commerces
- Piscine

Particularités :

- Accès 3 branches Vélomaritime ;
- zone 30 ;
- Stationnement en bataille ;
- Aménagement relativement récent.



Relevé état des lieux échelle 1 : 200



Piste bidirectionnelle

- Traverser le square, en limite sud ;
- Densifier les plantations du Square.

Alerte :

- Position contraignante des toilettes publiques et des arbres existants
- Partie plus à l'Est – moins d'espace disponible (terre-plein du port à sec).

Les coûts :

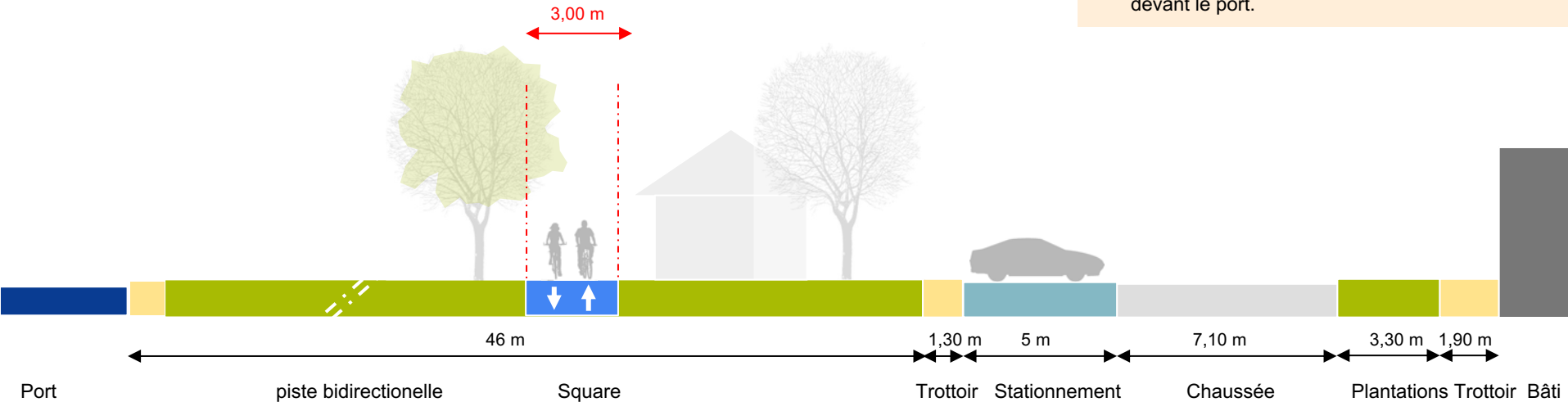
- Longueur de section : 249 m
- Largeur totale des travaux : 3,00 m
- Aménagement cyclable (3 m) : 72 000 €
- Stationnement vélo : 1 000 €
- Plantations : 7 500 €

Coût global :

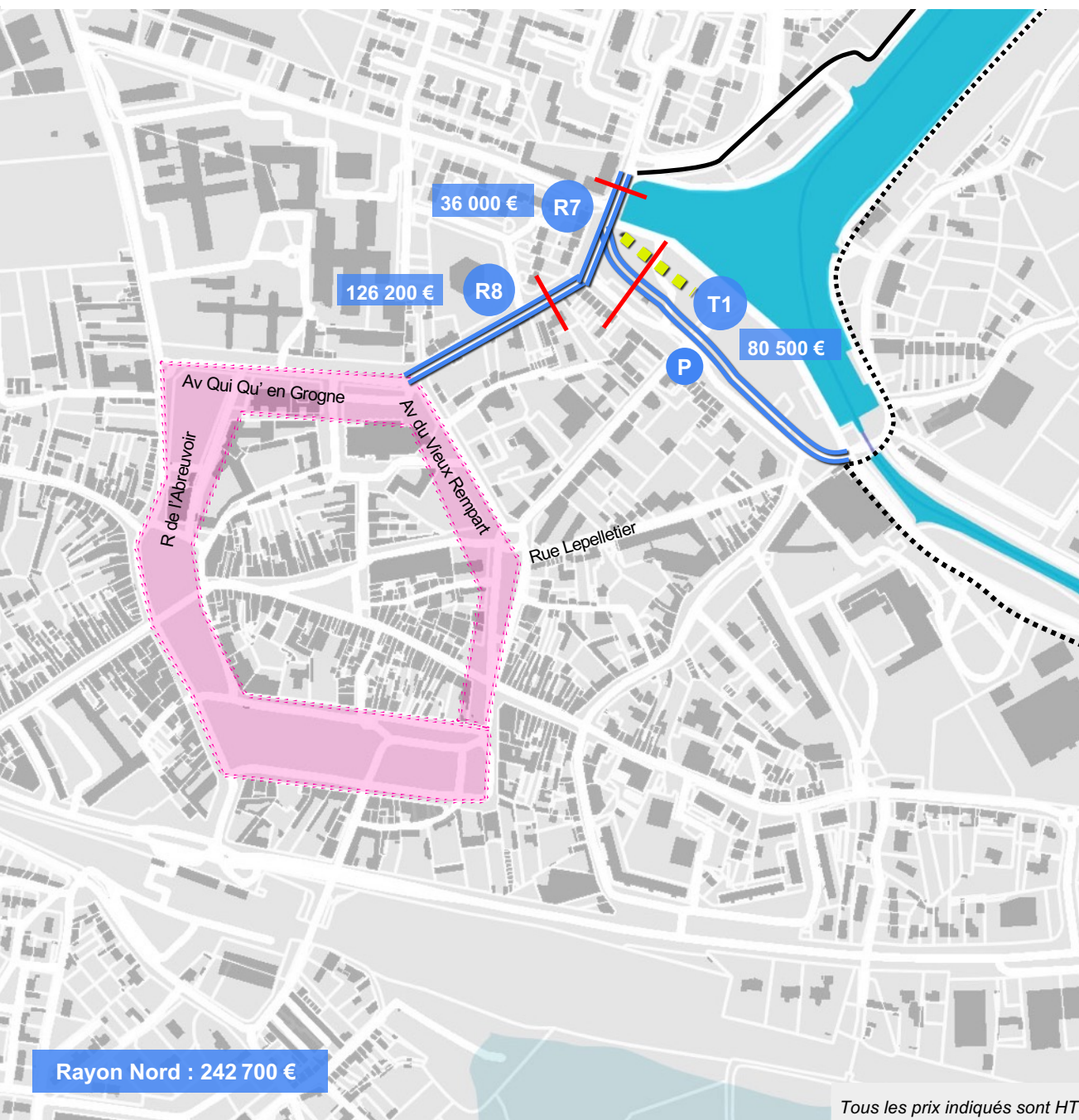
80 500 € HT

Particularités prises en compte :

- Piste cyclable en sable stabilisé dans le square (une partie de la section) ;
- Reprofilage pour la piste cyclable en enrobé devant le port.



Relevé état des lieux échelle 1 : 200



Types d'aménagement

Piste cyclable bidirectionnelle

Plantations

Stationnement vélo - 5 arceaux

Repérage des coupes

Récapitulatif des coûts

Y compris stationnement vélo

	Chemin du Grand Bas Pays	Longueur :	106 ml	Coût :	36 000 €
	Rue du Bassin à flots	Longueur :	163 ml	Coût :	126 200 €
	Rue de Caligny	Longueur :	249 ml	Coût :	80 500 €

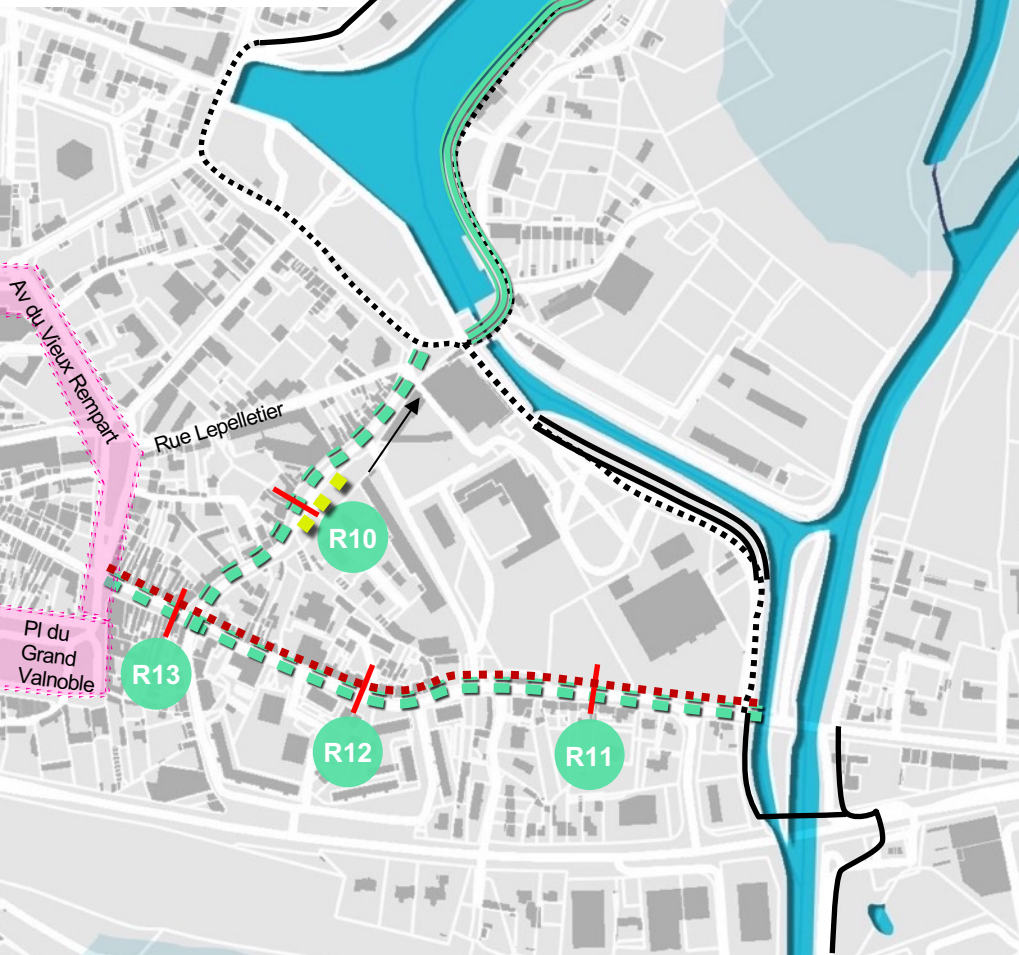
Longueur totale :	518 m
Coût total :	242 700 €

Rayon Nord : 242 700 €

Tous les prix indiqués sont HT

Sections :

- R9 Rue des Remblais
- R10 Rue Sivard de Beaulieu
- R11 Rue Giesmard Est
- R12 Rue de l'Isle / Rue Giesmard Ouest
- R13 Rue Torteron

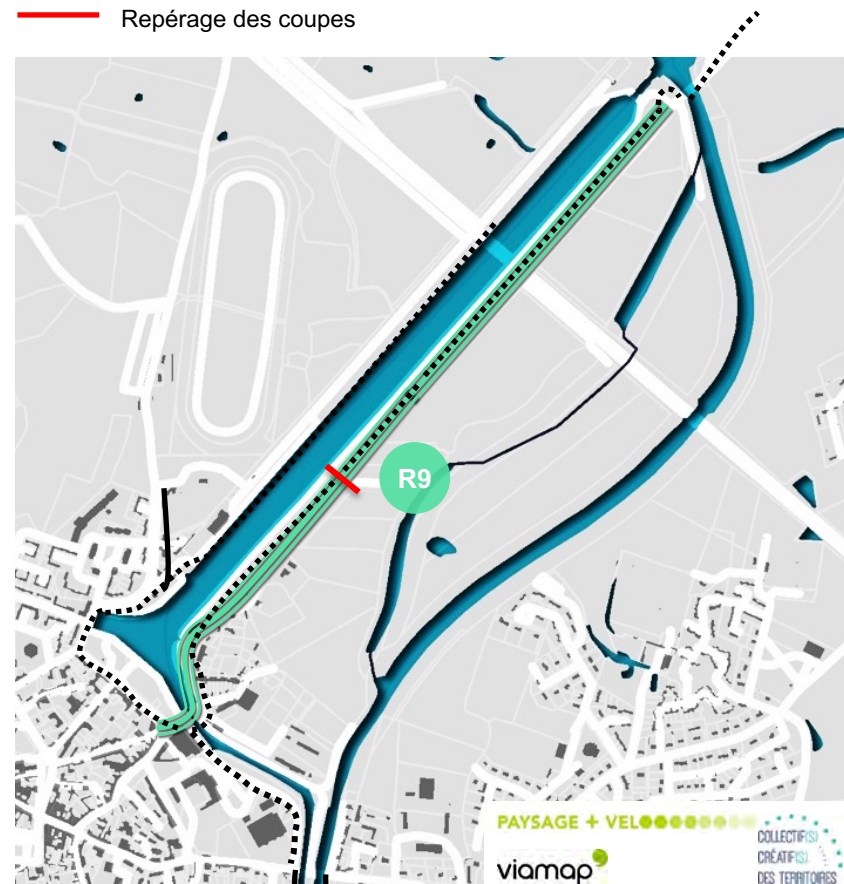


OBJECTIFS :

Raccordement du centre-ville à la Vélomaritime, vers le Calvados (et Kiev) et vers le Mont-Saint-Michel (et Roscoff) > Eurovélo 4 ;

Types d'aménagement

- Voie verte
- bande cyclable – pour double sens cyclable
- Mise en sens unique (aménagement temporaire expérimental)
- Plantations
- Sens unique existant
- Piste cyclable bi-directionnelle réalisé en 2023
- Repérage des coupes





Vue vers le Sud

Contexte :

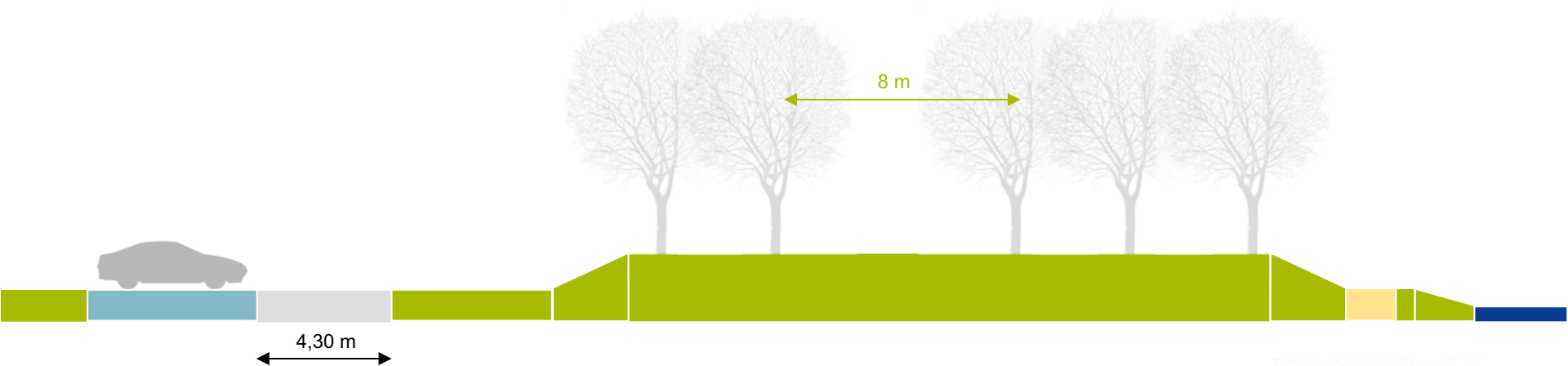
- Port ; digue plantée ;
- Espace agricole ;

PGD :

- Port

Particularités :

- Route départementale ;
- Peu circulée ; Au sud : encore zone 30 ;
- Peu large ;
- Stationnement en bataille (danger pour vélos) ;
- Digue plantée - très belle allée ; la parcelle de la digue appartient à la commune ;
- L'itinéraire de la Vélomaritime, anciennement le long du canal, est reportée sur la rue des remblais.
- Canal : très jolie arrivée sur Carentan ; mais chemin peu large > conflit d'usages vélo / accès aux pontons.



Coupe état des lieux échelle 1 : 200



Voie verte

- Usage mixte vélo et piétons, largeur 3 m ;
- Sol stabilisé ;
- Mise en valeur de ce patrimoine paysager exceptionnel ;
- NB : Prévoir ramassage des feuilles en automne.

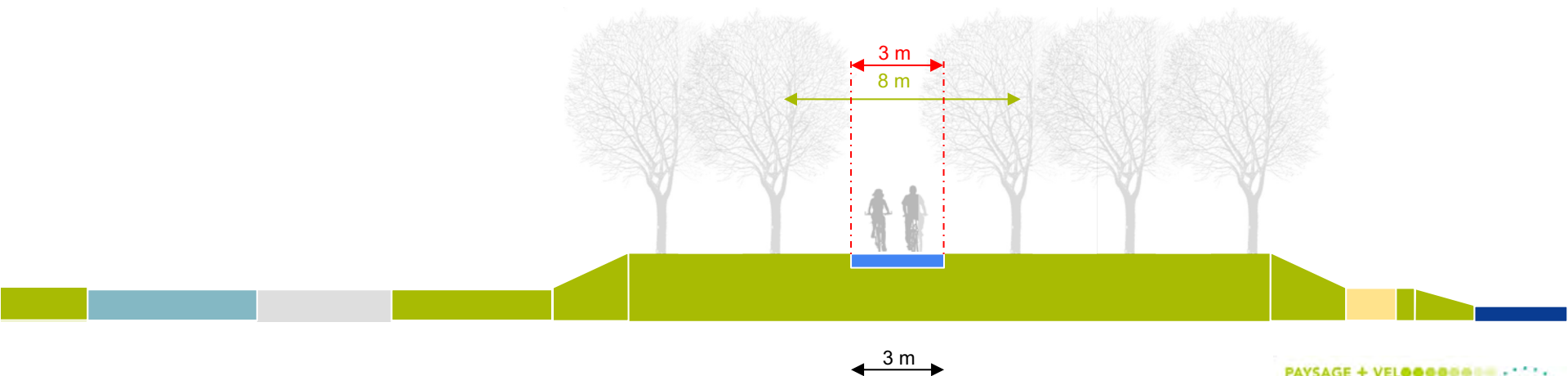
Les coûts :

- Longueur de section : 1 400 m
- Largeur totale des travaux : 3 m
- Coût aménagement cyclable : 177 500 €
- Stationnement vélo : 1 000 €

Coût global : 178 500 € HT

Particularités prises en compte :

- Aménagement prévu du port jusqu'à l'écluse.



Coupe de principe échelle 1 : 200



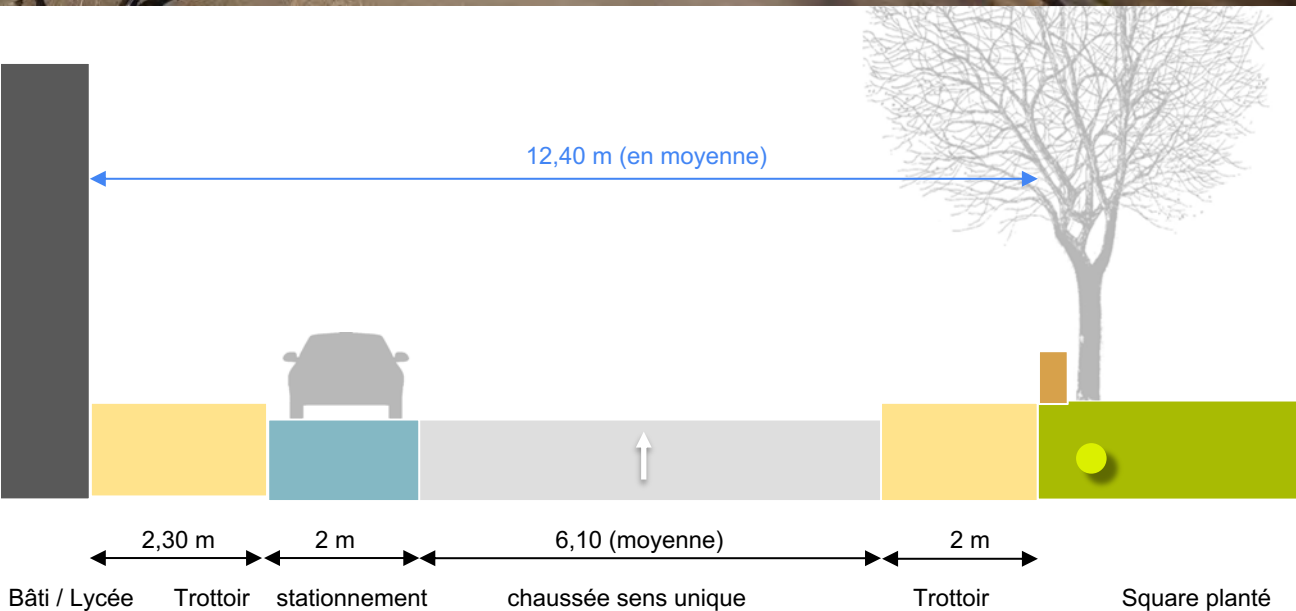
Vue vers le Nord

PGD :

- Lycée
- Piscine
- Quartier Gloria
- Restaurant scolaire – impasse Sivard de Beaulieu

Particularités :

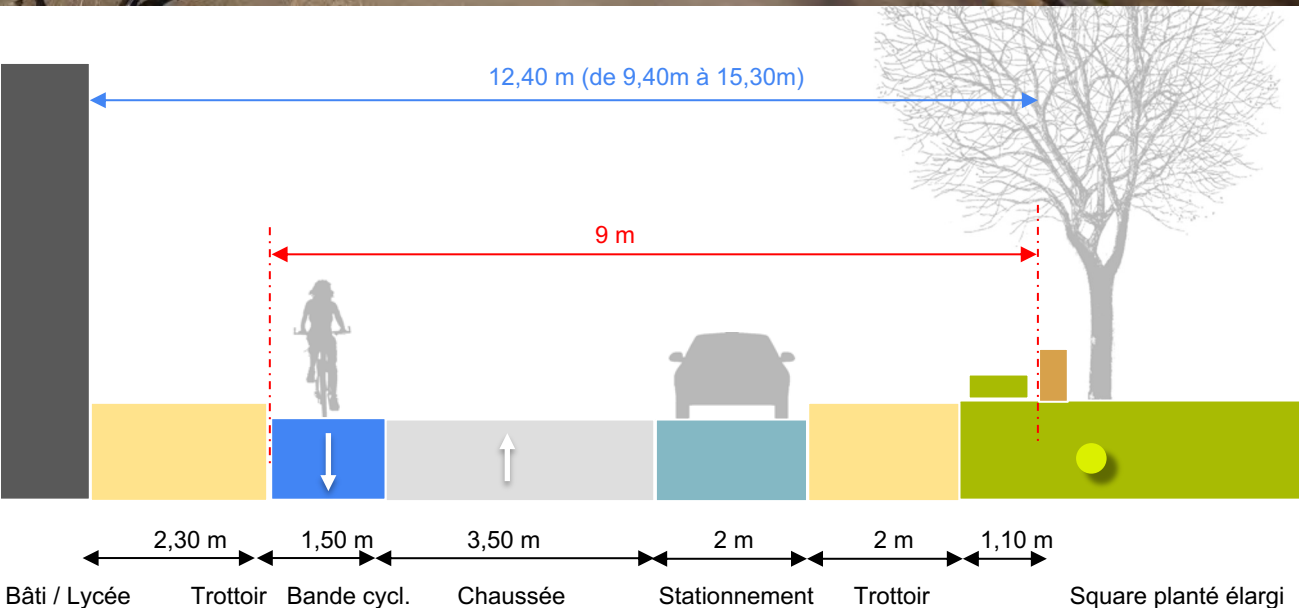
- Zone 30 ; Sens unique ;
- Double sens cyclable non marqué ;
- Plateau devant lycée – dégradé ;
- Largeur de voie très variable ;
- Stationnement côté Ouest – sauvage à l'Est
- Pots de fleurs de préservation des entrées
- Square arboré, vieux arbres ;
- Belles façades





Bande cyclable vers le Sud

- Côté Ouest – largeur 1,50 m ;
- Réduire chaussée à 3,50 m ;
- Stationnement uniquement quand la largeur de la rue dépasse les 11,30 m ;
- Reporter stationnement voitures côté opposé (sécurité // bande cyclable) ;
> mise en valeur de la façade
- Élargir (et rénover ?) le square là où la voie est plus large que 11,30 m ;
- Stationnement vélo dans la bande de stationnement devant lycée ;
- Reprise du plateau ;
- Renforcer signalisation zone 30.



Les coûts :

- Longueur de section : 291 m
- Largeur totale des travaux : 9 m
- Aménagement cyclable (1,50 m) : 27 800 €
- Trottoir / chaussée (7,50 m) : 82 700 €

- Stationnement vélo : 2 000 €
- Plantations : 6 000 €

Coût global : 118 500 € HT

Particularités prises en compte :

- Reprofilage de voirie sur emprise ;
- Réfection tranchée en enrobé rouge)
- Elargissement du trottoir (structure complète)
- Réalisation d'un plateau devant l'entrée du lycée.

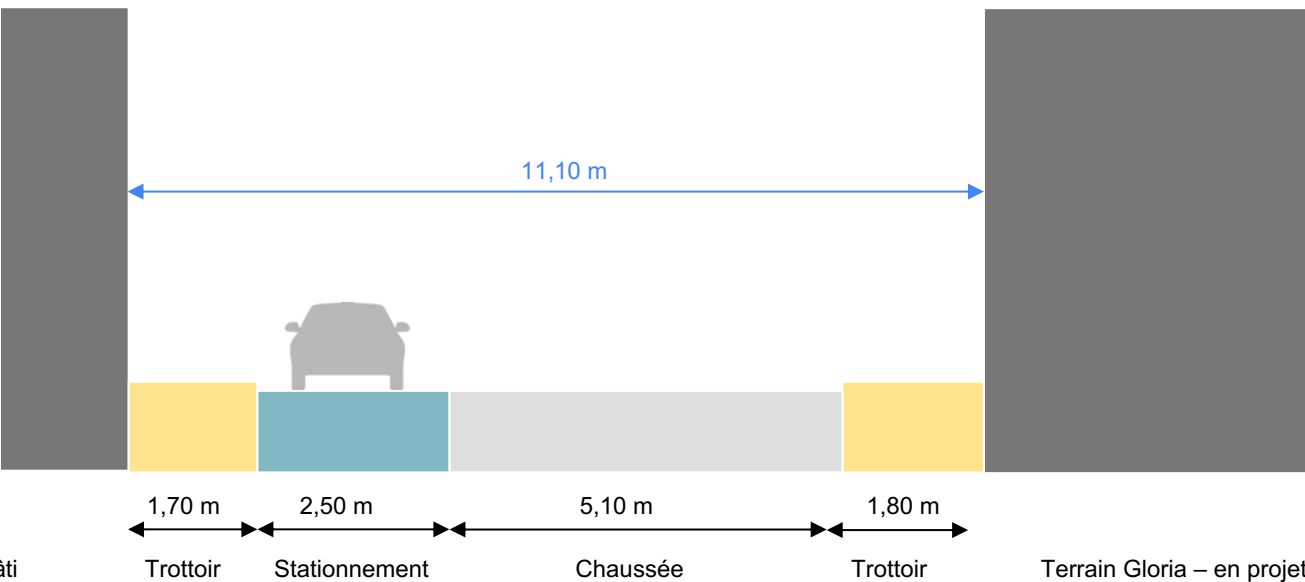


Vue vers l'Ouest

Contexte : urbain, bâti en cours de construction

Particularités :

- Axe historique
- Desserte quartier, sans transit (pont de la Taute barré) ;
- Quartier Gloria en projet : bâti en alignement sur le trottoir + 3 voies d'entrée





Double sens cyclable avec bande cyclable

- Réduction chaussée à 3,40 m et mise en sens unique
- Double sens cyclable sur une bande cyclable confortable ;
- Stationnement sur chaussée, réduit à 2,20m – côté opposé de la bande cyclable ;
- Participe à la résidentialisation de la rue commencée avec le barrage du pont.
- Renforcer signalisation zone 30.
- Aménagement temporaire : tester la mise en sens unique avant l'aménagement définitif ; faire des comptages avant et pendant.



NB : Le sens de circulation est à étudier dans un **plan de circulation global**, prenant en compte la réouverture éventuelle du pont John Tucker.

Les coûts :

- Longueur de section : 350 m
- Largeur totale des travaux : 2 m
- Aménagement cyclable : 2 000 € (marquage + signalétique)
- Reprise marquage stationnement : 1 000 €

Coût global définitif : 3 000 € HT

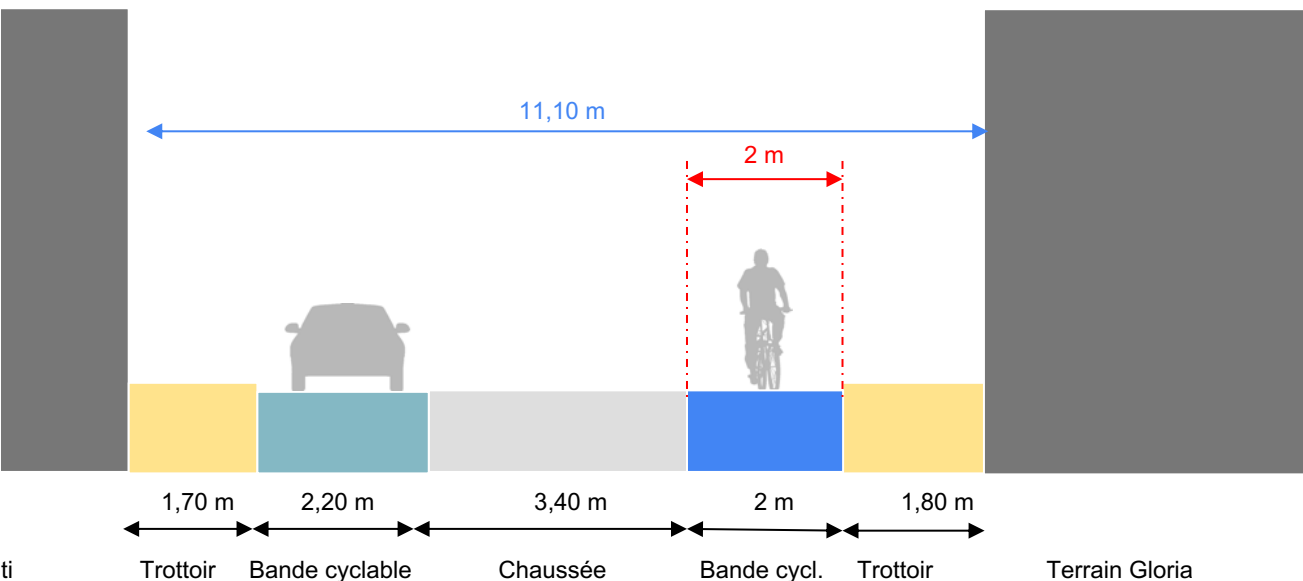
- Signalisation temporaire : 5 000 €

Particularités :

- Pas de reprise des trottoirs.
- Mise en place d'une signalisation temporaire du sens unique en phase d'expérimentation.

Non chiffré :

- Plan de circulation ;
- Comptages.



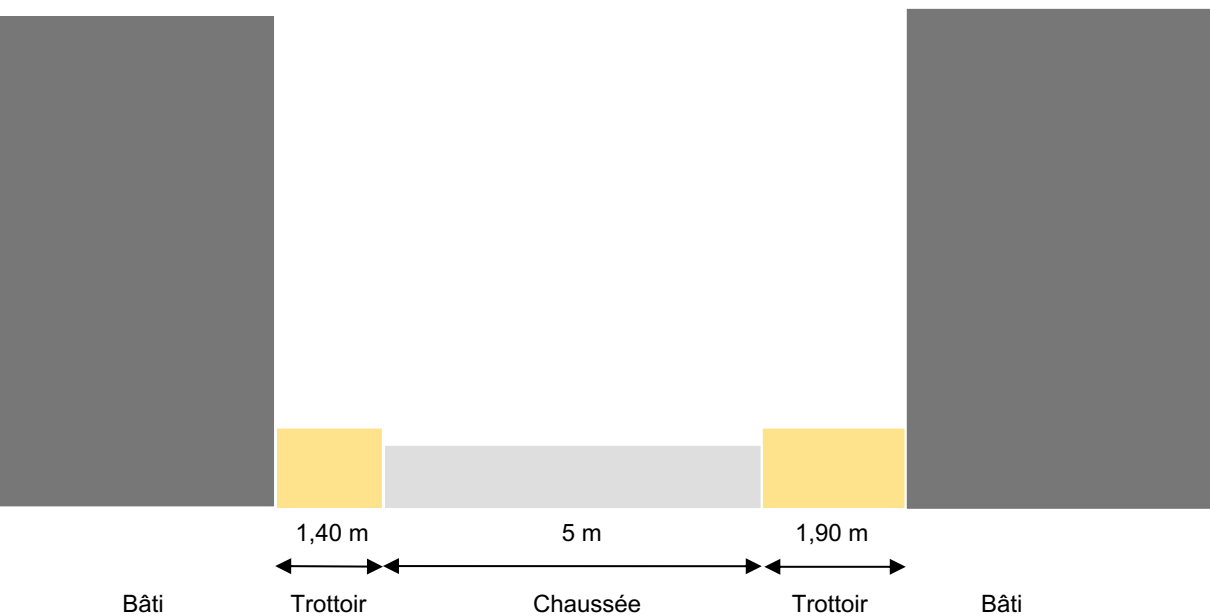


Prise de vue : Direction Ouest

Contexte : urbain dense, bâti résidentiel

Particularités :

- Voie très étroite
- Zone 30
- Desserte quartier
- Axe historique



Coupe état des lieux échelle 1 : 100



Double sens cyclable

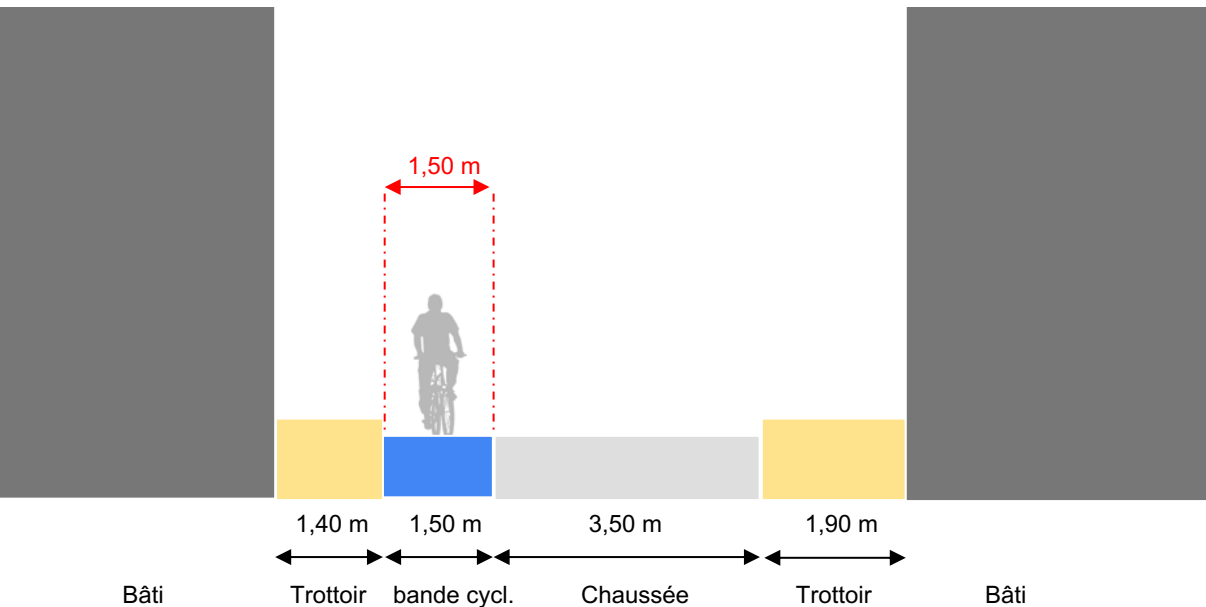
- Voie à sens unique ;
- Bande cyclable ;
- Renforcer signalisation zone 30.

Autre option – non étudiée :

- passer l'itinéraire cyclable par le quartier Gloria
> Détour / coupure, pour les cyclistes, de l'axe historique



NB : Le sens de circulation est à étudier dans un **plan de circulation global**, prenant en compte la réouverture éventuelle du pont John Tucker.



Les coûts :

- Longueur de section : 100 m
- Largeur totale des travaux : 1,50 m
- Aménagement cyclable (marquage et signalisation) : 1 600 €

Coût global : 1 600 € HT

Particularités prises en compte :

- Renforcement de la signalisation Zone 30 ;

Non chiffré :

- Plan de circulation.



Prise de vue : Direction Ouest

Contexte :

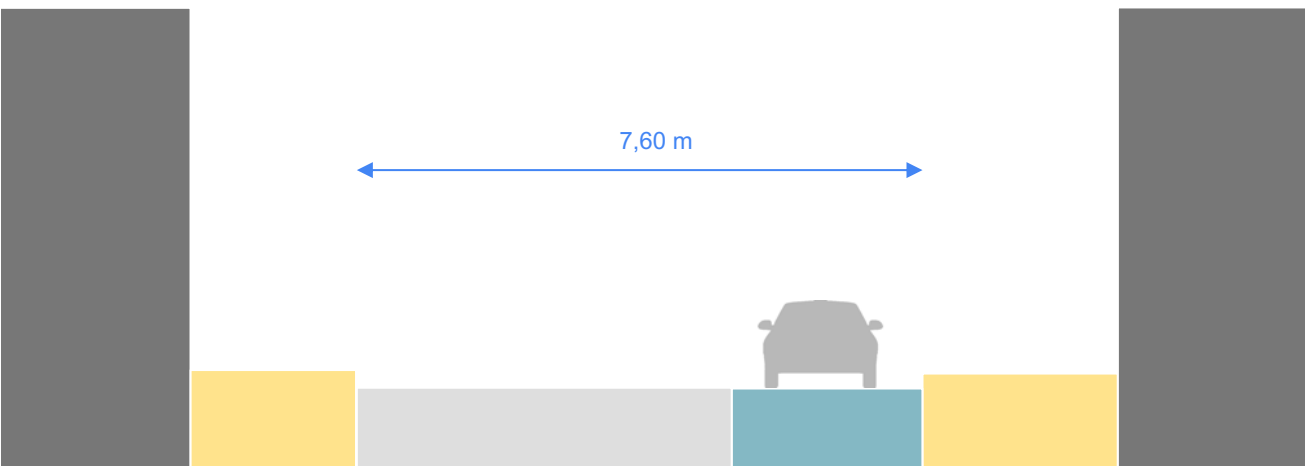
- Commerces
- Bâti résidentiel

Particularités :

- zone 30
- Stationnement au nord
- Beaucoup de commerces
- Rue du théâtre en zone 20 (continuité)
- Axe est-ouest historique
- Aménagement assez récent ;

Comptage :

- 2200 véh. / jour (les deux sens), ce qui exclut des propositions d'une simple voie partagée.



Commerces Trottoir Chaussée stationnement Trottoir

2,20 m 5 m 2,60 m 2,60 m

Coupe état des lieux échelle 1 : 100

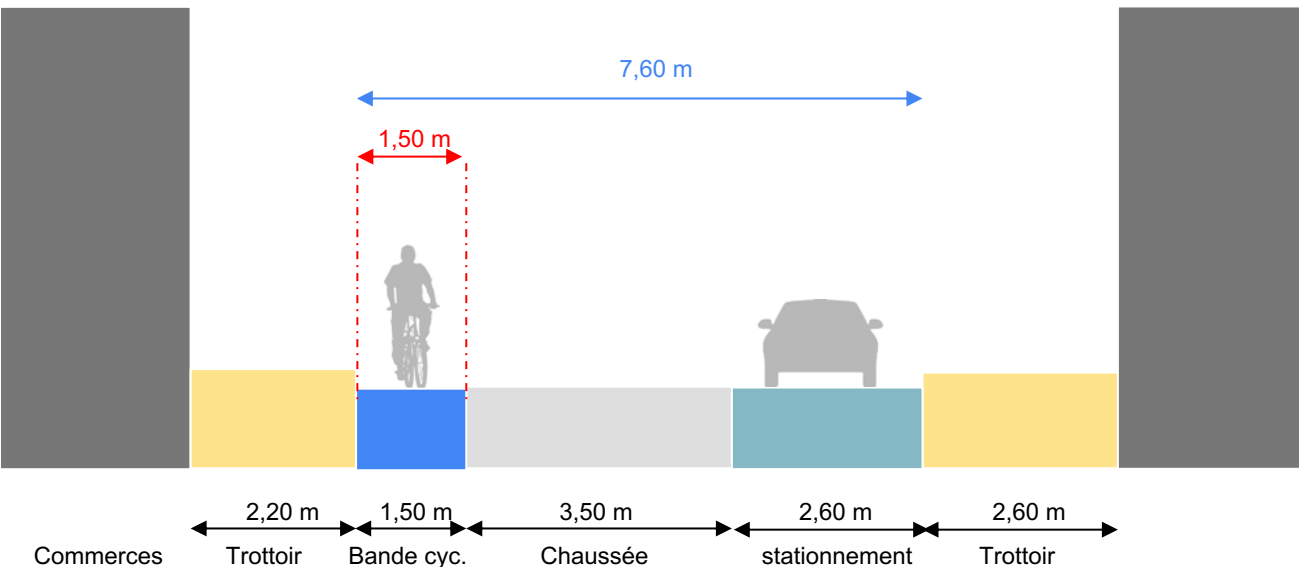


Double sens cyclable

- Réduction de la voirie à 3,50 m > Voie en sens unique
- Préservation de l'aménagement, du stationnement ;
- Bande en double sens cyclable – côté opposé du stationnement ;
- Renforcer signalisation zone 30.



NB : Le sens de circulation est à étudier dans un **plan de circulation global**, prenant en compte la réouverture éventuelle du pont John Tucker.



Les coûts :

- Longueur de section : 88 m
- Largeur totale des travaux : 1,50 m
- Aménagement cyclable (3 m) : 2 100 € (marquage + signalisation)
- Stationnement vélo : 1 000 €

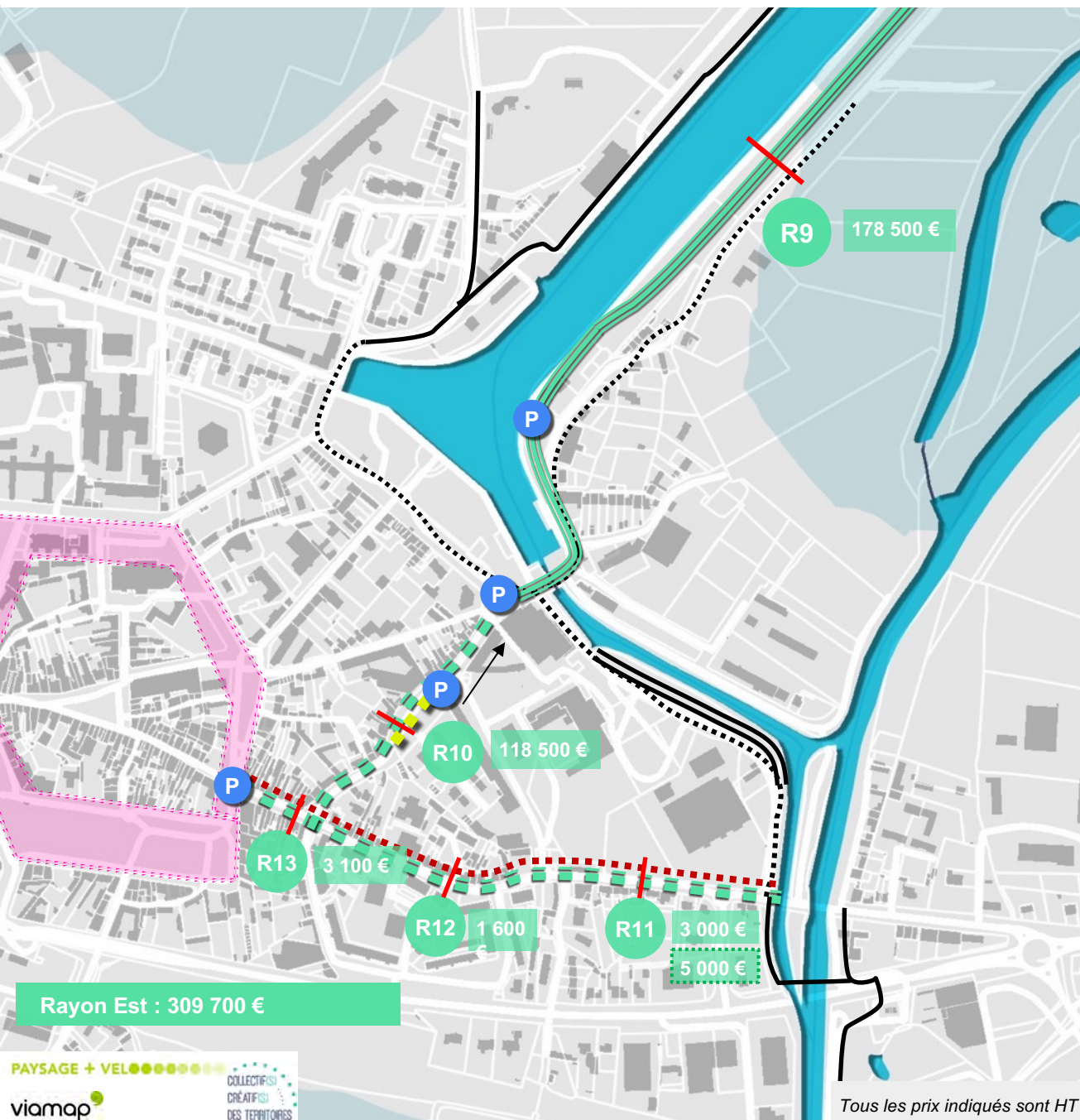
Coût global : 3 100 € HT

Particularités prises en compte :










- Renforcement de la signalisation Zone 30

Non chiffré :

- Plan de circulation



Types d'aménagement

-  Voie verte
-  1 bande cyclable à double sens
-  2 bandes cycl.
-  Mise en sens unique
-  Plantations
-  Sens unique existant
-  Piste cyclable bi-directionnelle réalisée en 2023
-  Stationnement vélo - 5 arceaux
-  Repérage des coupes

Récapitulatif des coûts

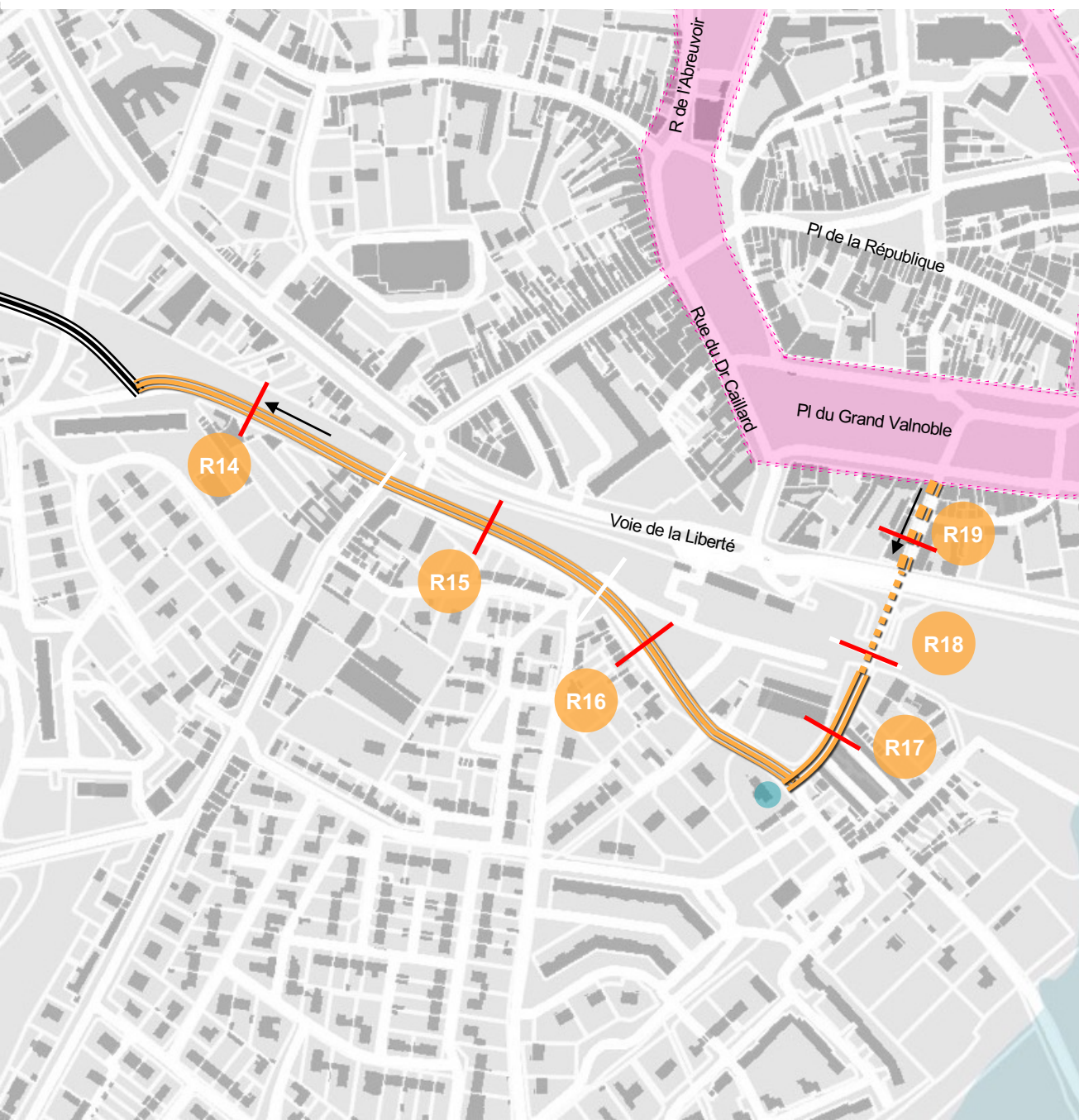
Y compris stationnement vélo

	Rue des Remblais Longueur : 1 400 ml Coût : 178 500 €
	Rue Sivard de Beaulieu Longueur : 291 ml Coût : 118 500 €
	Rue Giesnard Est Longueur : 350 ml Coût : 8 000 €
	Rue de l'Isle / Rue Giesnard Ouest Longueur : 100 ml Coût : 1 600 €
	Rue Torteron Longueur : 88 ml Coût : 3 100 €

Longueur totale : 2 229 m
Coût total : 309 700 €







Rayon Est : 309 700 €

Tous les prix indiqués sont HT

**OBJECTIFS**

Raccordement de la Voie verte existante (depuis la Haye-du-Puits / Eurovélo 4), au centre-ville.

Types d'aménagement

-  Voie verte
-  Deux pistes cyclables
-  Double sens cyclable
-  Itinéraire sans aménagement
-  Sens unique existant
-  Repérage des coupes

Sections :

-  R14 Rue de la Guinguette Nord
-  R15 Rue des Fontaines Ouest
-  R16 Rue des Fontaines Est
-  R17 Rue de Tilloloy Sud
-  R18 Passage sous tunnel
-  R19 Rue de Tilloloy Nord



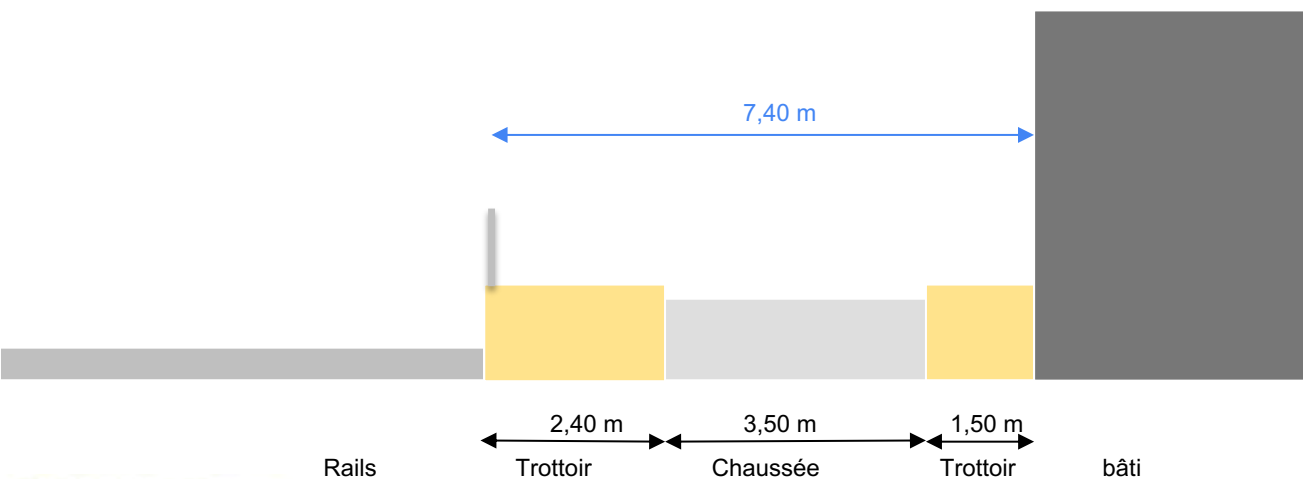
Vue vers l'Est

Contexte : ligne ferroviaire, bâti de « faubourg » - irrégulier;

Particularités :

- Accès voie verte – vélomaritime ;
- Piste cyclable marquée sur trottoir nord — peu visible – un seul sens ;
- Absence de signalisation pour cyclistes venant de la voie verte ;
- Absence de trottoir continue côté sud ;
- Gabarit de rue très changeant ;
- Sens unique vers l'ouest ;
- Zone 30 ;
- Bande de stationnement latéral près de la sortie de la Voie verte.

>> Situation très contrainte



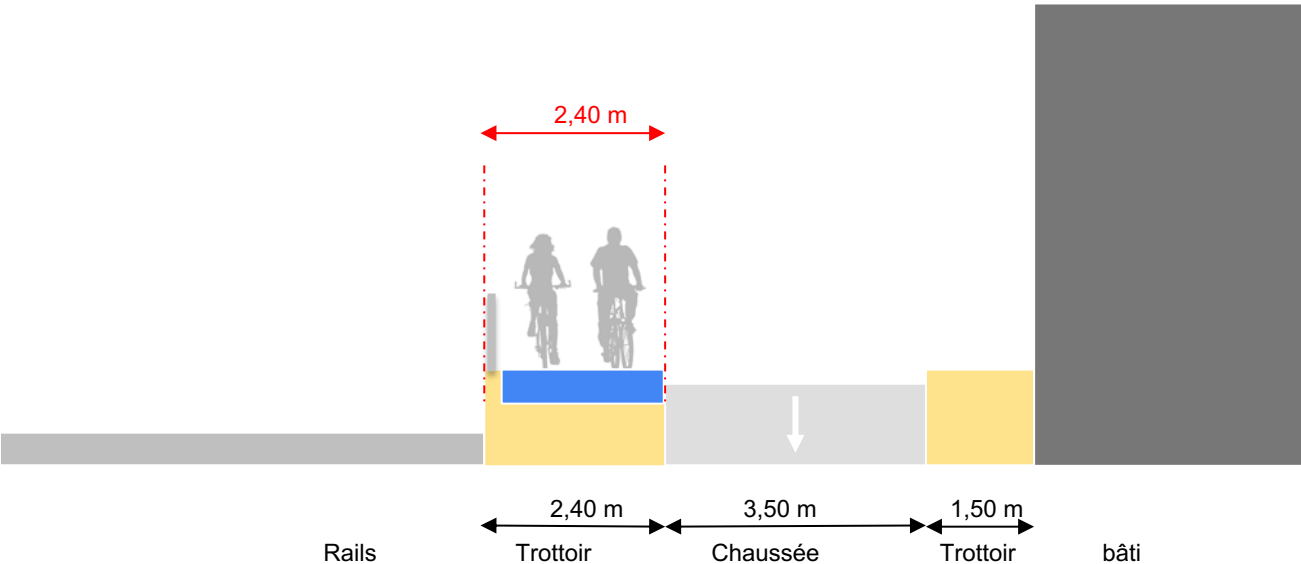


Voie verte

- Sur le trottoir côté nord ;
- Faire un grand effort sur la signalisation depuis la Voie verte.

Alerte

- En-dessous des dimensions conseillées ;
- Mais proposition permet de préserver la possibilité d'usage piéton, même s'il sera assez inconfortable.



Les coûts :

- Longueur de section : 185 m
- Largeur totale des travaux : 2,40 m
- Aménagement cyclable : 18 100 €

Coût global : 18 100 € HT

Particularités prises en compte :

- Voie verte sur l'emprise du trottoir existant.
- Reprofilage d'une partie du linéaire (stationnement existant en décaissé par rapport au trottoir).
- Raccordement à la voie verte existante.



Vue vers l'Est

PGD :

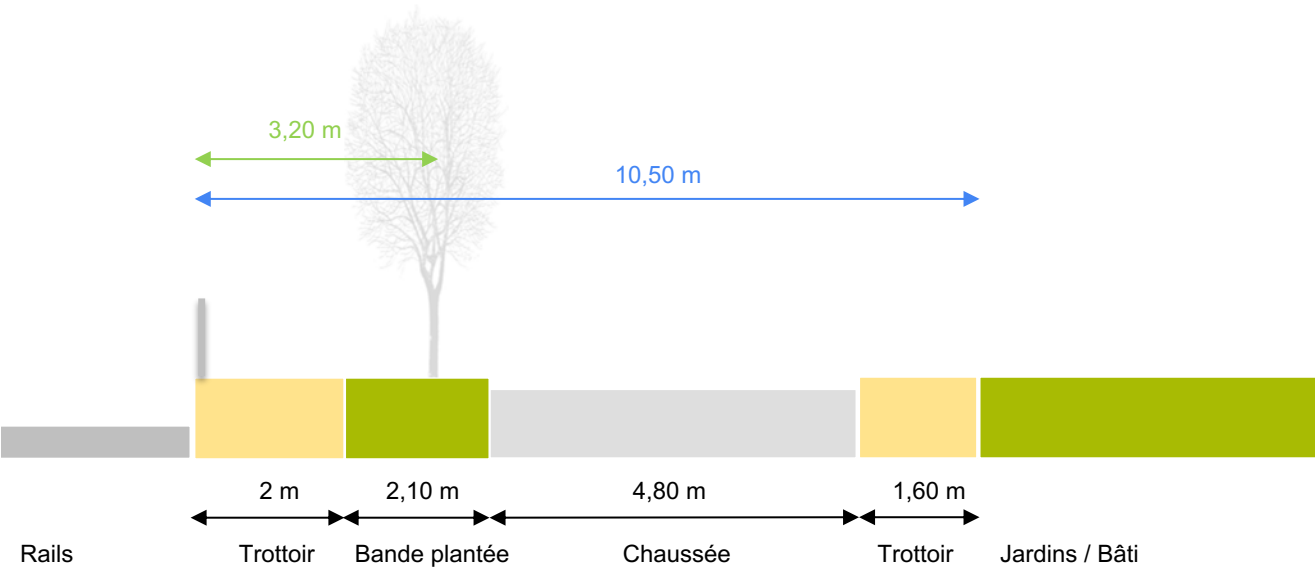
- Gare
- Parking gare

Particularités :

- Chemin de fer,
- Zone 30
- Bande plantée
- Espace peu large mais double sens pour voitures ;
- Beaucoup de circulation en heure de pointe;

Alerte :

- Passage compliqué devant passerelle piétonne à l'intersection de la rue Houlgate.

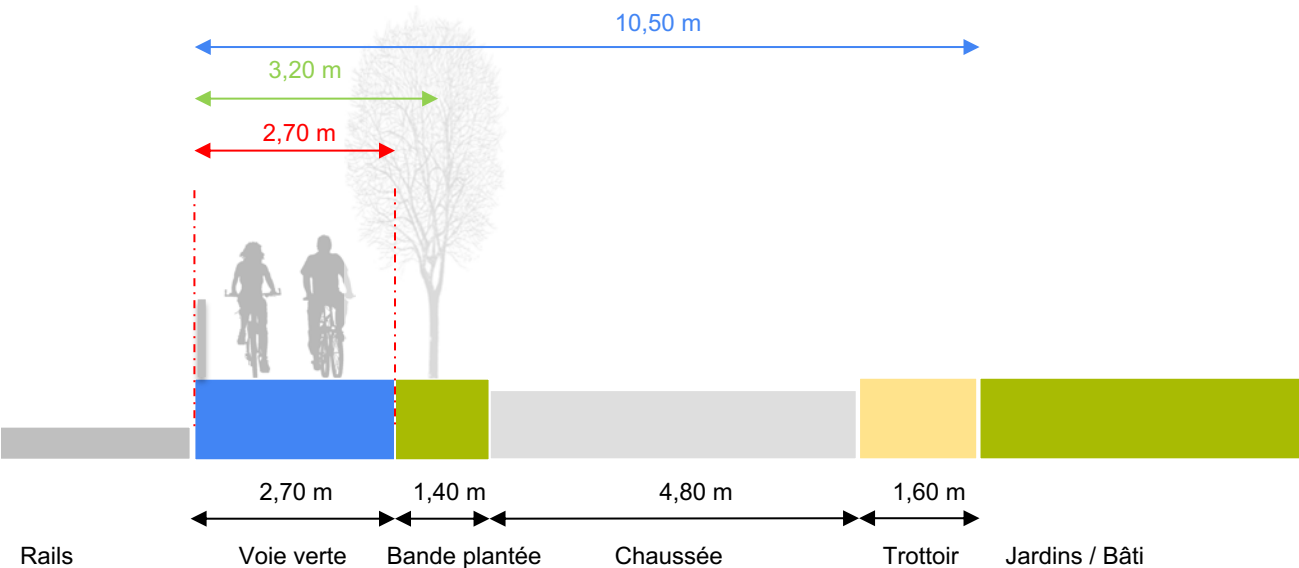


Coupe état des lieux échelle 1 : 100



Option 3 : Voie verte

- à la place du cheminement piéton nord ;
- Élargi à 2,70 m (+ 0,70 m) ;
- N.B. Les dimensions restent en-dessous des recommandations (3 m) ;
- Réduction nécessaire de la bande plantée (-0,60 m).



Les coûts :

- Longueur de section : 138 m
- Largeur totale des travaux : 2,70 m
- Coût aménagement cyclable : 19 300 €

Coût global : 19 300 € HT

Particularités prises en compte :

- Voie verte en sable stabilisé sur un cheminement gravillonné existant nécessitant la reprise complète de la structure.



Prise de vue : Direction Est

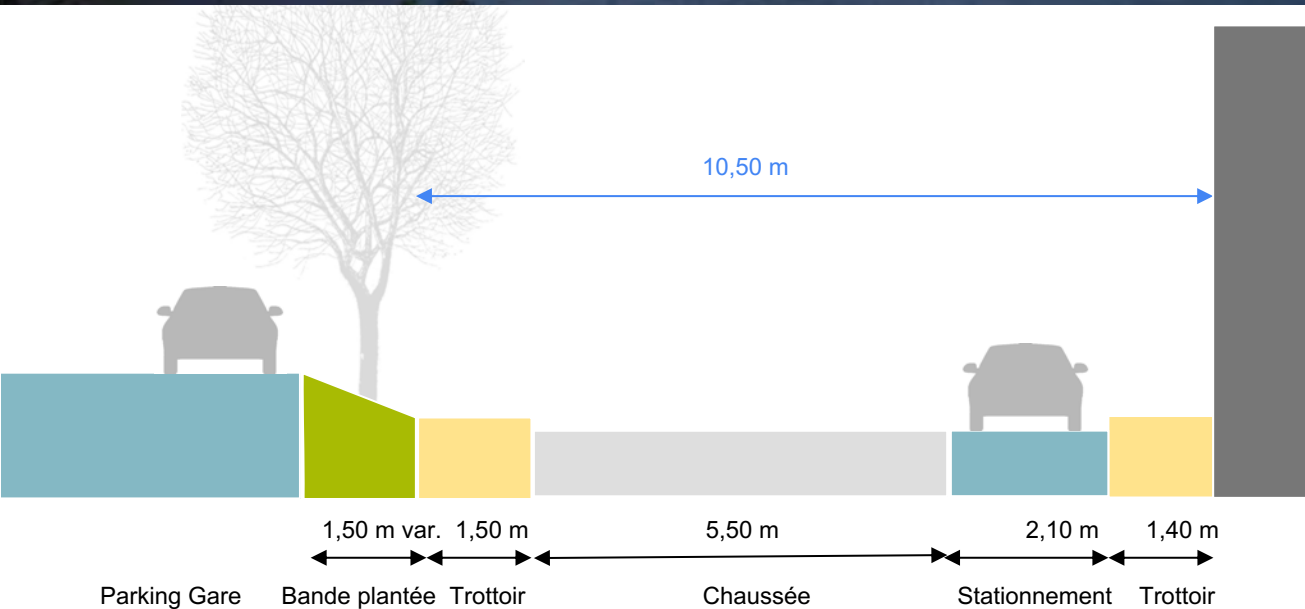
Contexte : Parking de la gare, bâti

PGD :

- Gare
- Parking gare

Particularités :

- Stationnement aménagé
- Présence plantation d'arbres, taille radicale.



Coupe état des lieux échelle 1 : 100

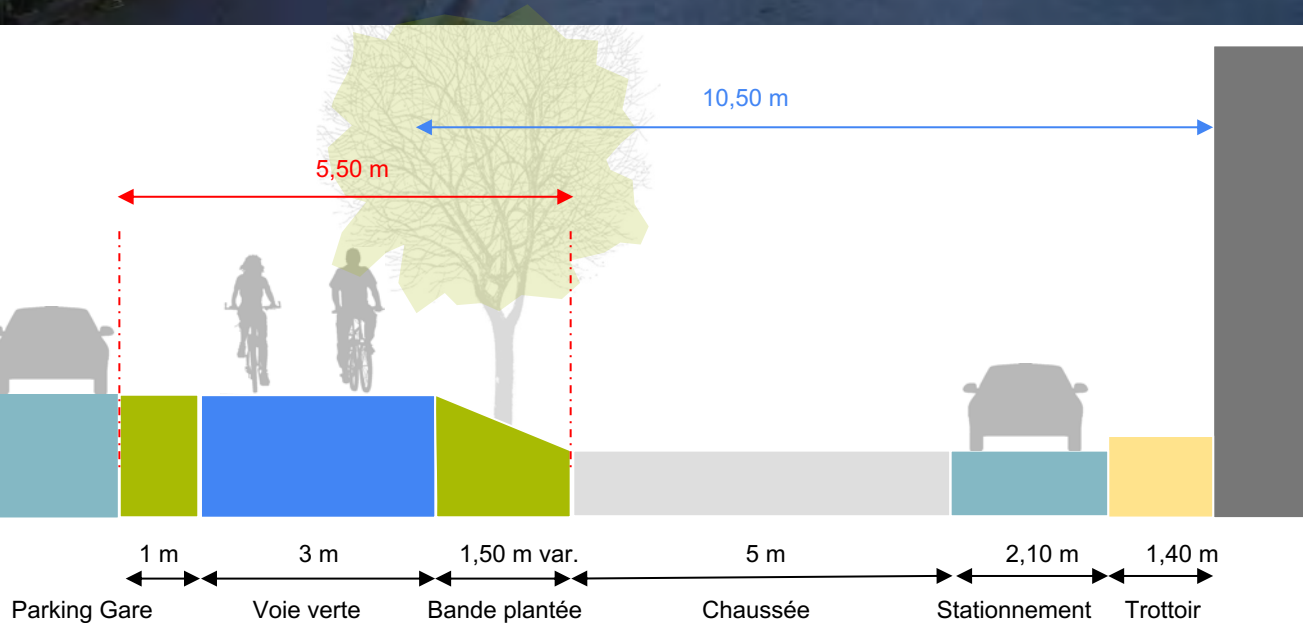


Voie verte

- au niveau du parking de la gare, avec bande plantée de sécurité (1 + 3 m)
- Suppression trottoir nord (-1,50 m)
- Réduction de la chaussée 5 m (- 0,50 m) ;
- Réduction du parking de la gare (- 2 m)
- Terrassement talus et nouvelles plantations

Alerte :

- Rétrécissement du gabarit de la rue vers l'Est ;
- Cependant la maison Gaslonde, proche de la route sera démolie très prochainement.
- Sur le terrain adjacent, indiquer un « emplacement réservé » dans le PLU sur les parcelles 372 et 374.



Les coûts :

- Longueur de section : 189 m
- Largeur totale des travaux : 5,50 m
- Aménagement cyclable (3 m) : 25 800 €
- Autres aménagement (2,50 m) : 11 900 €
- Plantations : 22 500 €

Coût global : 60 200 € HT

Particularités prises en compte :

- Terrassement et reprofilage ;



Prise de vue : Direction >>

Contexte :

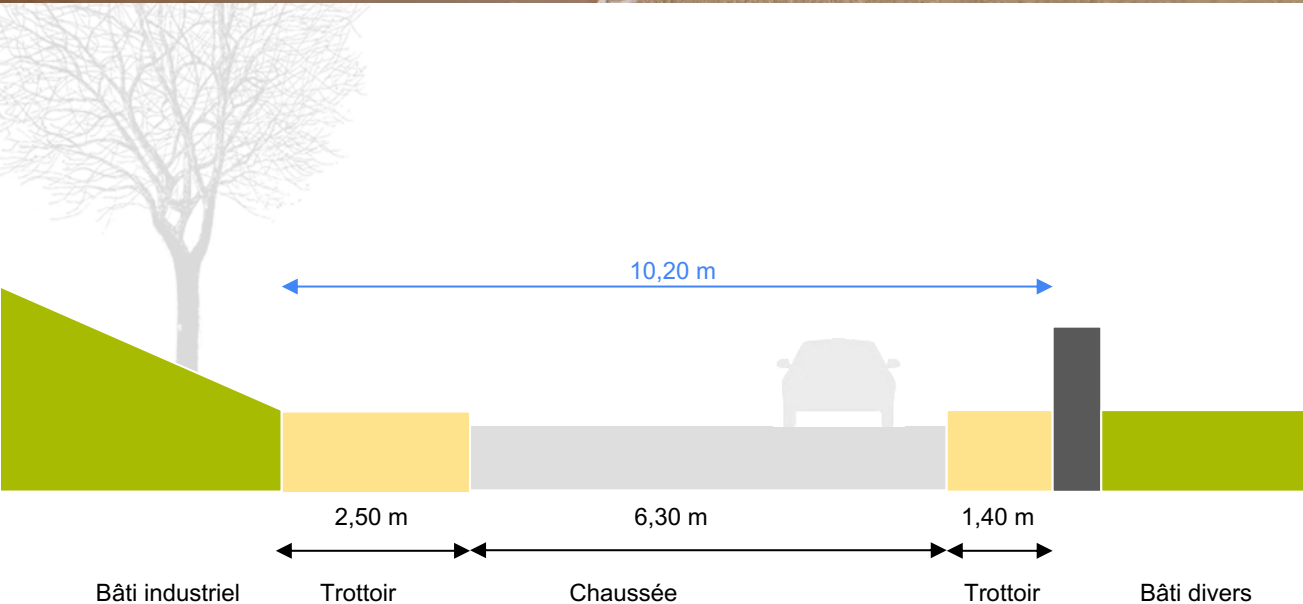
- Ferroviaire, proximité tunnel ;
- Dénivelé avec les terrains, à l'approche du tunnel ;
- Terrains en reconversion, péri-urbain ;

Particularités :

- Zone 30

Comptage :

- 4600 véh. / jour (les deux sens), ce qui exclut des propositions d'une simple voie partagée ou de bandes cyclables. Un aménagement séparé est nécessaire.



Coupe état des lieux échelle 1 : 100



2 Pistes cyclables

- Pistes cyclables à 1,50 m, **largeur minimale** recommandée – à hauteur du trottoir ;
- Réduction chaussée à 4,80 m (-1,50 m) ;
- Réduction trottoir ouest à 1,40 m (-1,10 m) ;
- Mais le positionner davantage à l'ouest en rognant sur le talus de 40 cm et en installant un muret de soutènement (40 cm de hauteur)
- Même parcelle cadastrale – propriété de la commune.
- Sur le terrain adjacent, indiquer un « emplacement réservé » dans le PLU sur la parcelle 669.
- Renforcer signalisation zone 30.

Les coûts :

- Longueur de section : 90 m
- Largeur totale des travaux : 5,80 m
- Aménagement cyclable (3 m) : 24 800 €
- Autres aménagements (2,80 m) : 23 100 € HT (trottoir / muret / caniveaux)

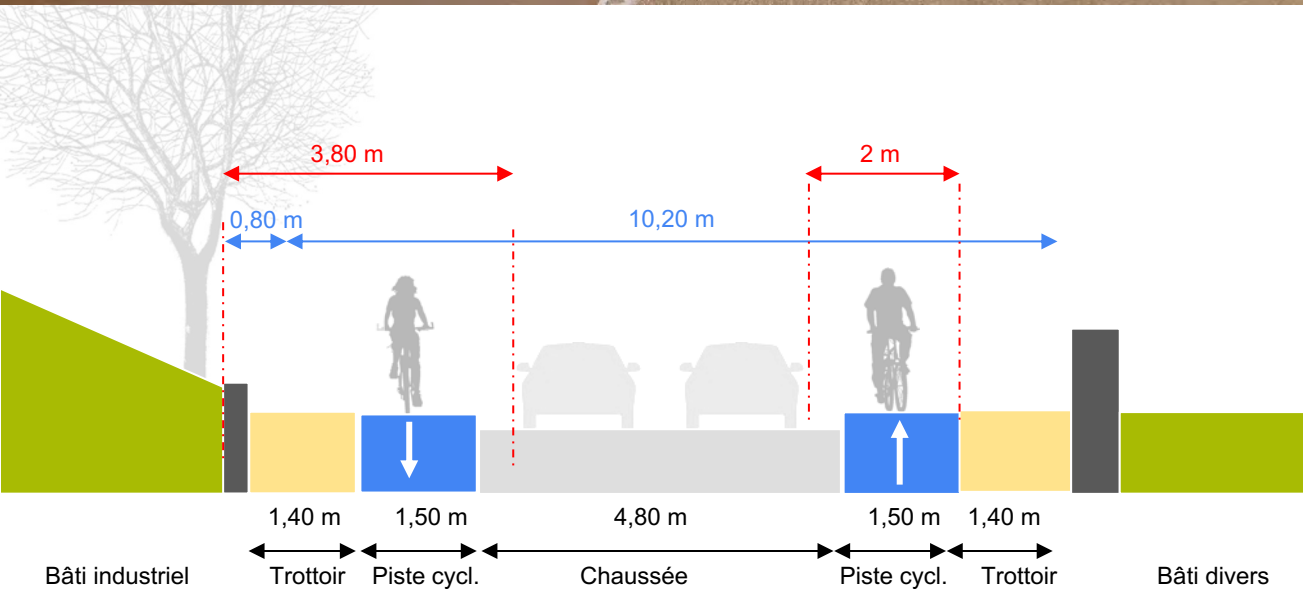
Coût global : 47 900 € HT

Particularités prises en compte :

- Terrassement du talus et muret de soutènement (40cm)
- Structure complète du trottoir ouest ; (empiètement sur une partie du talus existant)
- Reprise de structure pour pistes cyclables (à hauteur du trottoir) ;
- Déplacement caniveaux et reprise enrobé (2 x 50 cm) ;

Non chiffré :

- Réfection du trottoir est ;
- Réfection chaussée.



Bâti industriel

Trottoir

Piste cycl.

Chaussée

Piste cycl.

Trottoir

Bâti divers

PAYSAGE + VELO

COLLECTIFS

CRÉATIFS

DES TERRITOIRES

viamap

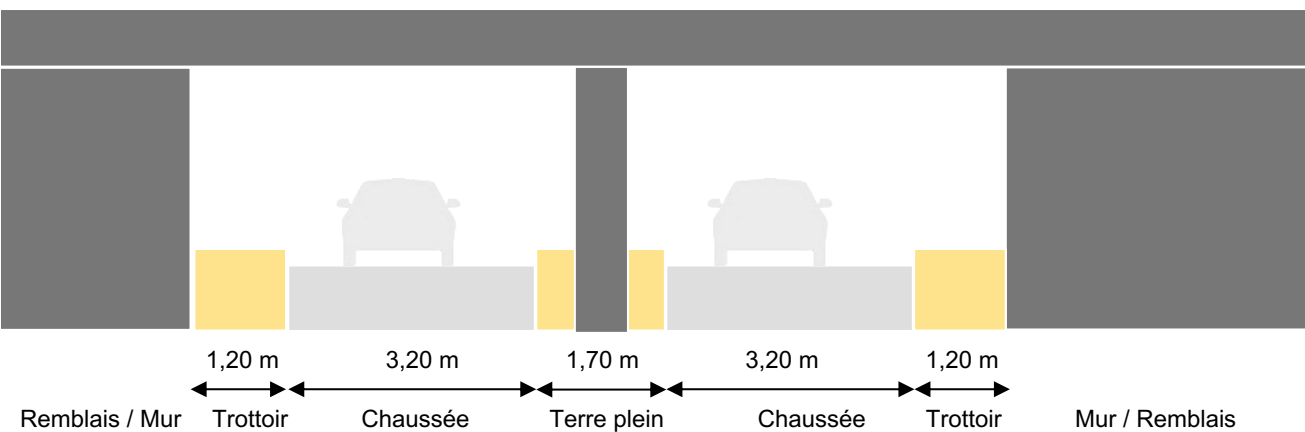


Prise de vue : Direction Nord

Contexte : Routier – péri-urbain

Particularités :

- Tunnel avec séparation centrale ;
- Passage secondaire – mais néanmoins important ;
- Zone 30.

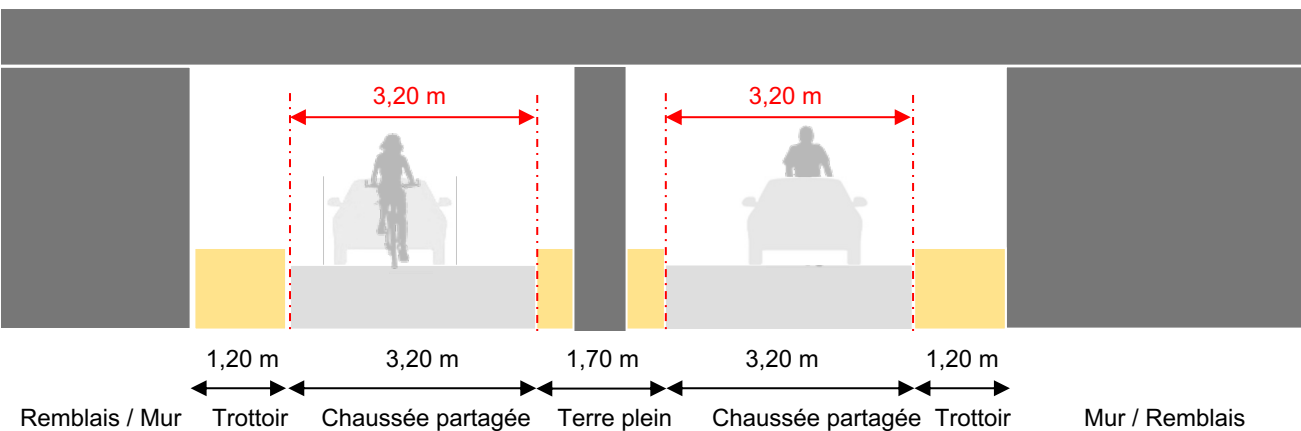


Coupe état des lieux échelle 1 : 100



Aucun aménagement

- Largeur insuffisante pour bandes cyclables ;
- Aucun dispositif d'aménagement cyclable proposé semble adapté et souhaité sur cette section très contrainte ;
- Mise en place d'une signalétique – alerte attention aux cyclistes (A21) des deux côtés du tunnel.



Les coûts :

- Signalétique : 800 €

Coût global : 800 € HT

Non chiffré :

- Réaménagement du carrefour (voir section I4).



Prise de vue : Direction Nord

Contexte : centre-ville, résidentiel, commerces

Particularités :

- Zone 30
- Sens unique vers le Sud ;
- Deux voies avant carrefour ;
- Trottoir ouest très étroit ;
- Livraison – restaurant.



Bâti 1,10 m 5,80 m 1,50 m Bâti
Trottoir Chaussée Trottoir

Coupe état des lieux échelle 1 : 100



Double sens cyclable

- Réduction de la chaussée à 3,50 m (-2,30)
- Bande cyclable vers le Nord (+1,50 m)
- Renforcement signalétique zone 30
- Élargissement trottoir ouest (+0,80 m)
- Intégrer une aire de livraison dans le gabarit plus large

Les coûts :

- | | |
|---|----------|
| • Longueur de section : | 96 m |
| • Largeur totale des travaux : | 2,40 m |
| • Aménagement cyclable :
(marquage + signalétique) | 1 300 € |
| • Aménagement trottoir (1,90 m) : | 24 900 € |
| • Stationnement vélo : | 1 000 € |

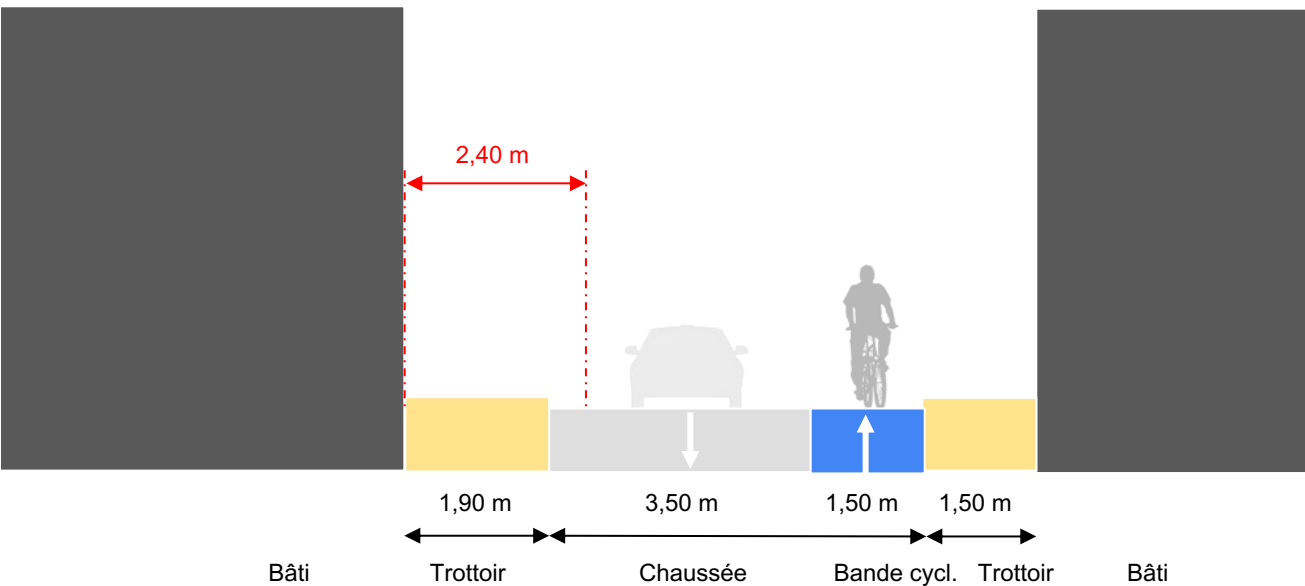
Coût global : 27 200 € HT

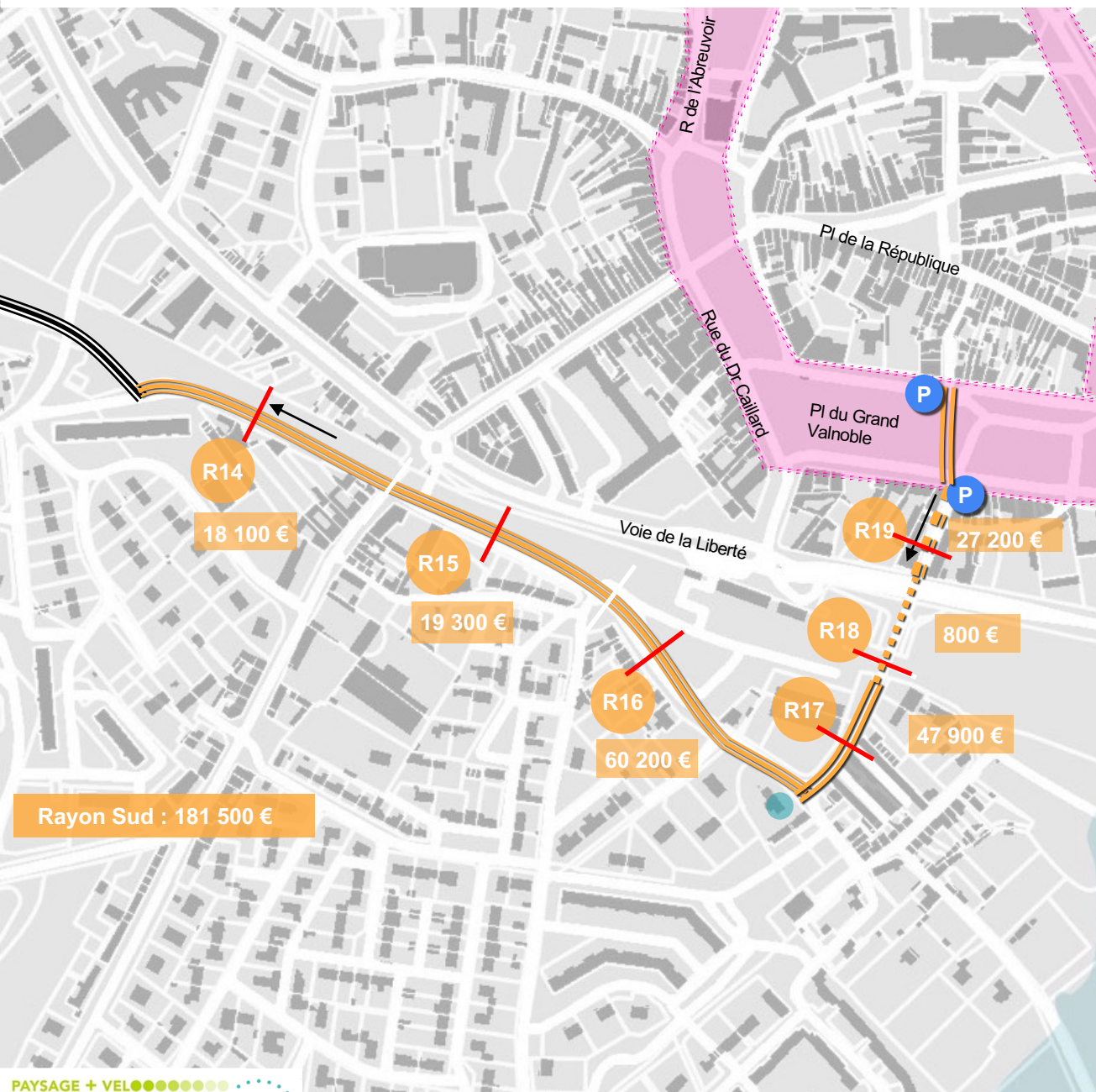
Particularités prises en compte :

- Reprise complète du trottoir ouest nécessaire (élargissement et déplacement de bordure y inclus reprise du caniveau)
- Ce prix inclus le raccordement à la section M4 (marquage + signalétique 1000 €)








Non chiffré :

- Trottoir est
- Réfection chaussée





Types d'aménagement

-  Voie verte
-  Deux pistes cyclables
-  Double sens cyclable
-  Itinéraire sans aménagement
-  Stationnement vélo - 5 arceaux
-  Sens unique existant
-  Repérage des coupes

Récapitulatif des coûts

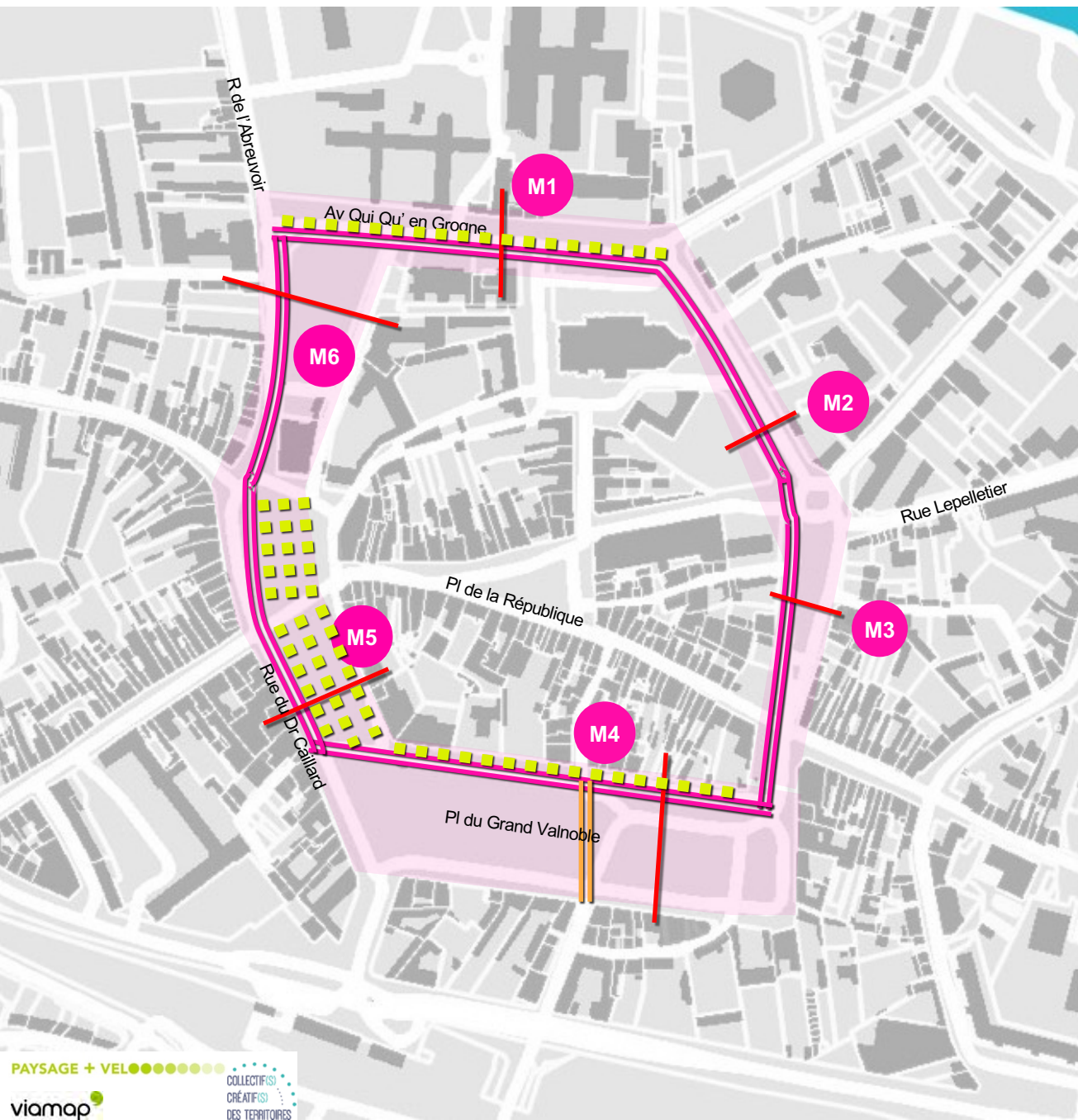
Y compris stationnement vélo

R14	Rue de la Guinguette Nord	Longueur :	185 ml	Coût :	18 100 €
R15	Rue des Fontaines Ouest	Longueur :	138 ml	Coût :	19 300 €
R16	Rue des Fontaines Est	Longueur :	189 ml	Coût :	60 200 €
R17	Rue de Tilloloy Sud	Longueur :	90 ml	Coût :	47 900 €
R18	Passage sous tunnel	Longueur :	55 ml	Coût :	800 €
R19	Rue de Tilloloy Nord	Longueur :	140 ml	Coût :	27 200 €

Longueur totale : 797 m
Coût total Rayon Sud : 173 500 €

Rayon Sud : 181 500 €

Tous les prix indiqués sont HT







Objectifs :

- raccrocher les « rayons », liens vers les petites boucles (quartiers) et les grandes boucles (territoire) ;
- faciliter l'accès au cœur de la ville – accompagné d'aires de stationnement vélo ;
- mettre en scène du cœur de ville – à la fois centre historique, patrimonial, commercial, identitaire ;
- requalifier d'une manière globale le « tour » de la vieille ville – par
 - >> la réduction du stationnement ;
 - >> le renforcement des plantations
 - >> l'amélioration du confort des piétons

La création d'une **boucle continue** d'un itinéraire cyclable sécurisé est considéré comme structurant et essentiel pour rendre la ville de Carentan cyclable.

Types d'aménagement :

-  Piste cyclable bidirectionnelle
-  Raccordement rayon Sud
-  Plantation d'arbres
-  Repérage de coupe (voir fiches)

Sections :

-  M1 Avenue Qui Quai en Grogne
-  M2 Avenue du Vieux Rempart
-  M3 Place Desplanques Dumesnil
-  M4 Place du grand Valnoble
-  M5 Rue du Docteur Caillard/ marché aux pommes
-  M6 Rue de l'Abreuvoir Sud / Place Vauban



Vue vers l'Ouest

Contexte immédiat :

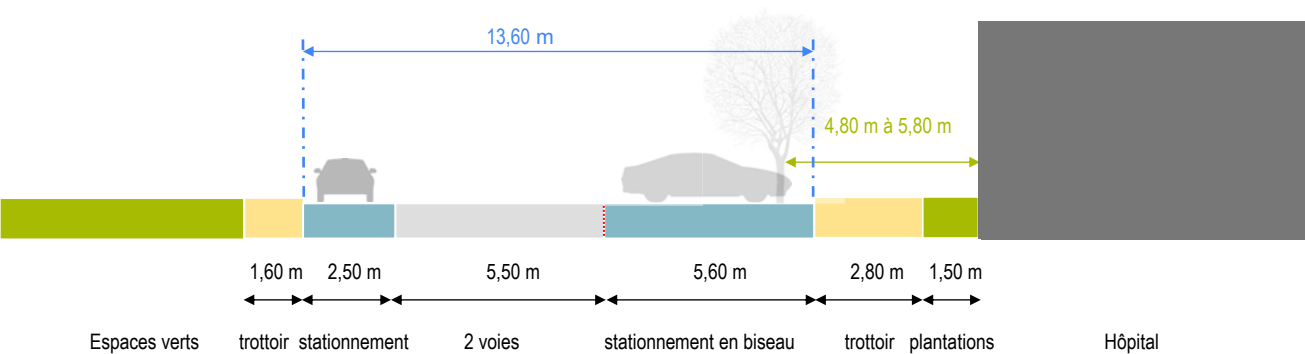
- Hôpital, pôle santé

PGD

- Hôpital, Pôle santé,
- Square
- Crèche, Cantine, école maternelle, école primaire,
- Église

Particularités :

- Zone 30
- Stationnement 2 côtés, au nord en bataille
- Pas de plantation d'arbres continue
- Square : vieux arbres à préserver
- Hôpital : arbres récents, peu développés.
- L'aménagement date de 2016.



Relevé état des lieux échelle 1 : 100



Piste cyclable bidirectionnelle

- Préserver les trottoirs et les plantations datant de 2016.
- Tenir l'aménagement dans le gabarit de la chaussée (13,60 m).
- Aménager la piste cyclable côté sud (- 3 m)
- Transformer stationnement côté nord en stationnement latéral (+3,60m)
- Réduire voirie à 5 m au lieu de 5,50 m (+0,50 m) >> zone 30 ;
- Réduire stationnement côté sud à 2 m (+ 0,50)
- Bande enherbée entre PC et stationnement (1,80 m)
- Plantation d'arbres côté sud entre les places
- NB. Il est envisageable de réaliser un aménagement temporaire nécessitant moins de travaux.

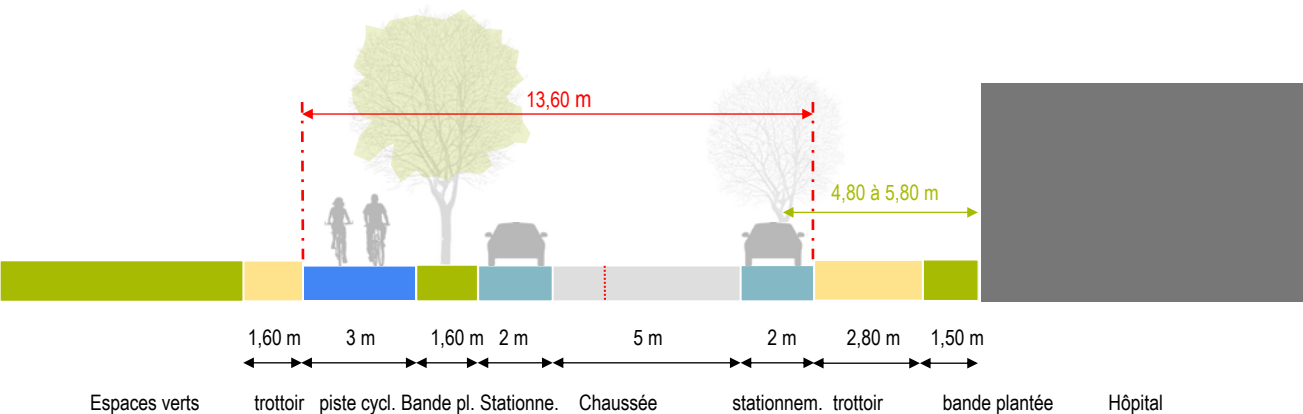
Les coûts :

- Longueur de section : 215 m
- Largeur totale des travaux : 13,60 m
- Aménagement cyclable (3 m) : 24 400 €
- Trottoir / chaussée (9 m) : 143 400 €
- Plantations (1,60 m) : 75 000 €
- Stationnement vélo : 3 000 €

Coût global : 245 800 € HT

Particularités prises en compte :

- Déplacement des bordures et des caniveaux ;
- Reprofilage de la voirie et des stationnements longitudinaux.



Coupe de principe échelle 1 : 200



Prise de vue : Direction : Nord

Contexte :

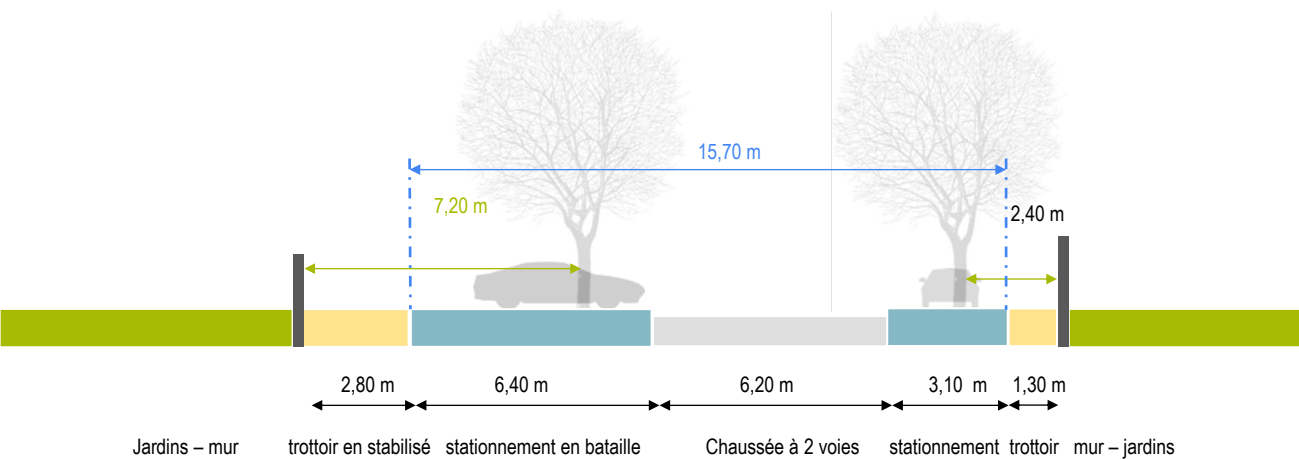
- Ouest : Mur + jardin ; église
- Est : bâti résidentiel

PGD

- Église, Théâtre

Particularités :

- Zone 30
- Arbres taille moyenne, taillés, à préserver
- Stationnement 2 côtés, en bataille à l'ouest



Jardins – mur

trottoir en stabilisé

stationnement en bataille

Chaussée à 2 voies

stationnement trottoir

mur – jardins

Relevé état des lieux échelle 1 : 100



Piste cyclable bidirectionnelle

- Positionnement côté ouest (- 3 m), entre trottoir et arbres (très sécurisé) ;
- Bande enherbée entre piste et stationnement (- 1,50 m) ;
- Réduction largeur trottoir (+0,80 m)
- Réduction largeur stationnement en bataille (+ 1,40 m) ;
- Réduction de la chaussée à 5 m (+ 1,20 m)
- Réduction stationnement est (+ 1,10 m) ;

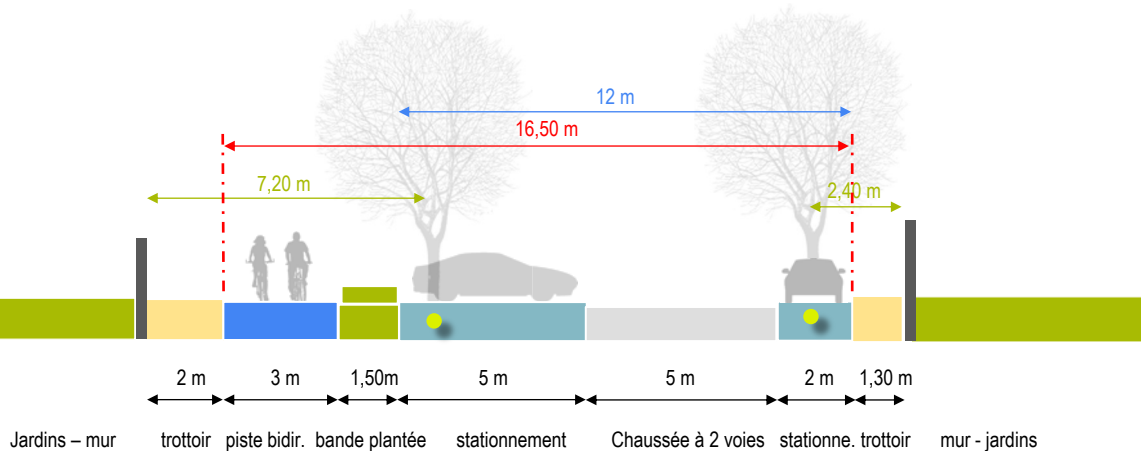
Les coûts :

- Longueur de section : 144 m
- Largeur totale des travaux : 16,50 m
- Aménagement cyclable (3 m) : 30 300 €
- Trottoir / chaussée (12 m) : 131 900 €
- Plantations (1,50 m) : 6 600 €

Coût global : 168 800 € HT

Particularités prises en compte :

- Déplacement des bordures et des caniveaux ;
- Reprofilage de la voirie et des stationnements.



Coupe de principe échelle 1 : 100

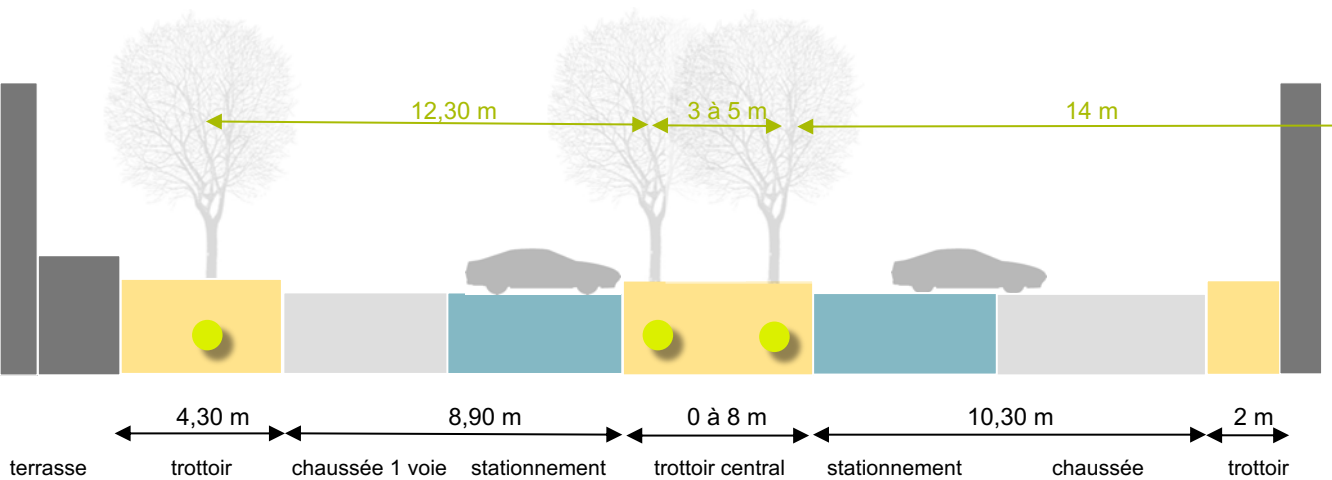


Prise de vue : Direction : nord

Contexte : Bâti résidentiel – équipements
Parking central assez récent, notamment arbres

Particularités :

- Zone 30, deux voies sens unique ;
- Stationnement au centre, en bataille > dangereux pour vélos (recul de la place sans visibilité) ;
- Arbres taille moyenne, certains au centre ;
- Fosses de plantation trottoir – minérales et peu perméables ;



Relevé état des lieux échelle 1 : 200



Piste cyclable bidirectionnelle

- Aménagement côté ouest (- 3m)
- Transformation d'une bande de stationnement en biseau en stationnement linéaire (reprise des bordures...) + réduction de la chaussée à voie unique à 3,50 m (+ 3,40 m) ;
- Préservation des arbres – élargissement, perméabilisation et végétalisation de l'îlot central.
- Perméabilisation et végétalisation partielle du trottoir ouest.

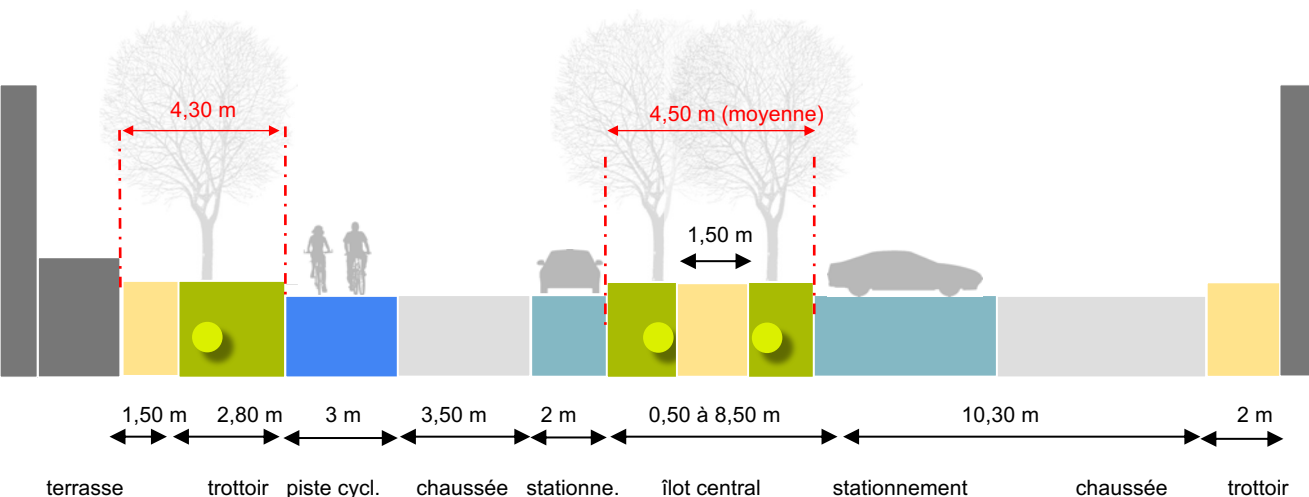
Les coûts :

- | | |
|---|----------|
| • Longueur de section : | 107 m |
| • Largeur totale des travaux : | 8,80 m |
| • Aménagement cyclable :
(marquage + signalétique) | 1 300 € |
| • Trottoirs (2 x 1,50 m) : | 32 200 € |
| • Plantations (5,80 m) : | 25 400 € |
| • Stationnement vélo : | 2 000 € |

Coût global : 60 900 € HT

Particularités prises en compte :

- Remplacement des bordures de l'îlot central au droit des places de stationnement en épi (nouvelle géométrie) ;
- Reprofilage en limite de l'îlot central.



Coupe de principe échelle 1 : 200



Vue vers l'Est

Contexte : urbain

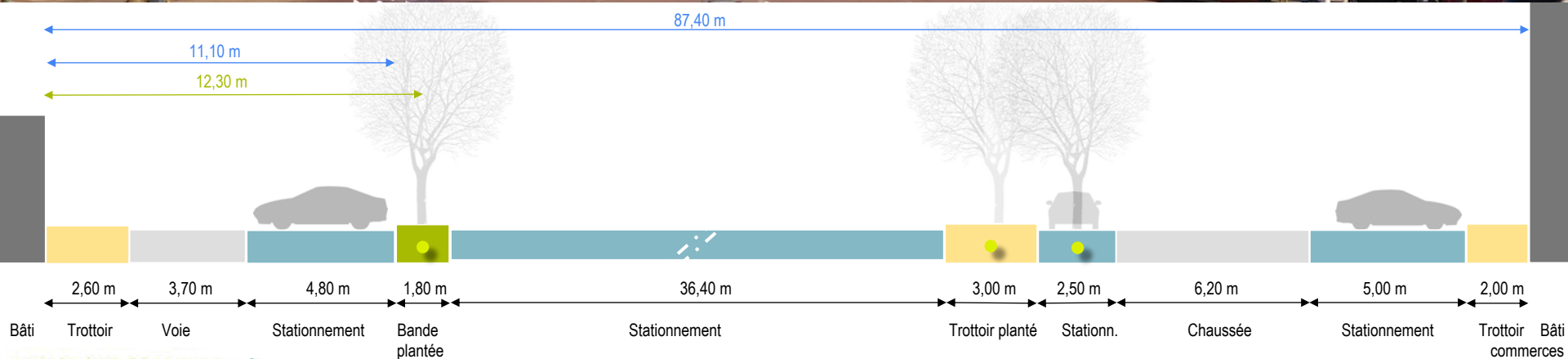
- Place, Bâti résidentiel, commerces ;
- Aire de stationnement immense ;
- Certains arbres majestueux – mais perte dans la structure d'ensemble ;

PGD

- Marché, commerces ;

Particularités :

- Zone 30
- Grands arbres – patrimoine – à préserver
- Stationnement sur la place et la rue,
- En bataille > dangereux pour vélos
- Voirie à deux voies au sud de la place
- Accès marché – camions...





Côté boulevard des fortification

- Piste cyclable bi-directionnelle ;
- Suppression du stationnement ;
- Accès véhicules réservé aux riverains et aux commerçants du marché ;
- Aménagement d'une large terrasse plantée qui valorise l'hypercentre - en lien avec le projet de la place de la république ;
- Rendre la rue de l'Arsenal attractive pour les piétons et d'inciter à se garer place Valnoble pour se rendre dans l'Hypercentre.
- Une attention particulière est portée sur la gestion du croisement des flux piétons et cyclistes au droit de la rue de l'Arsenal (piétons prioritaires) ;
- Prévoir du stationnement vélo ;
- Prévoir le raccordement au rayon sud à travers la place.

Rue du Grand Valnoble

- Sans travaux.

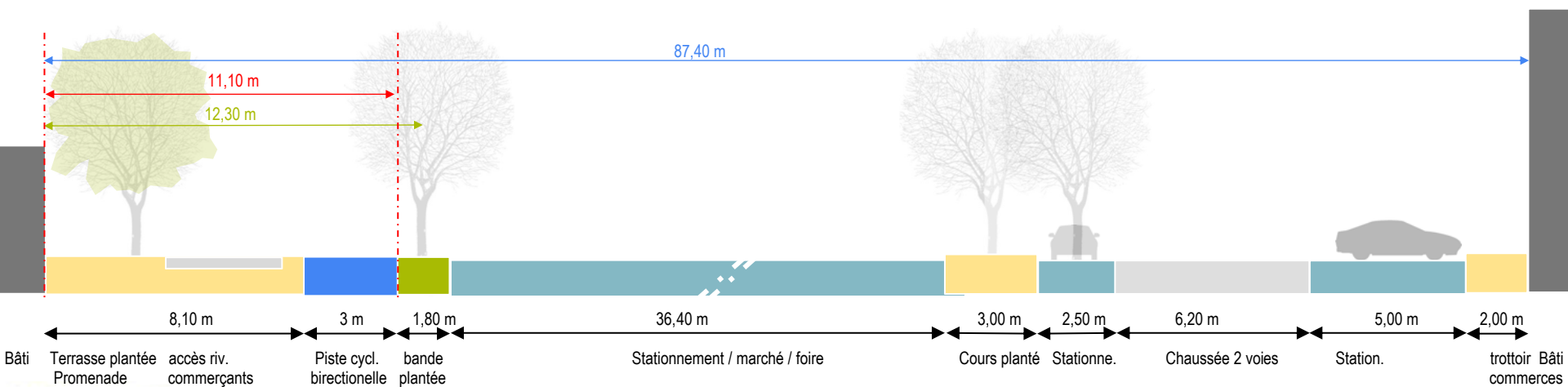
Les coûts :

- Longueur de section : 228 m
- Largeur totale des travaux : 11,10 m
- Aménagement cyclable (3 m) : 26 200 €
- Terrasse (8,10 m) : 114 300 €
- Plantations d'arbres : 32 000 €
- Stationnement vélo : 1 000 €

Coût global : 173 500 € HT

Particularités prises en compte :

- Reprofilage de la chaussée ;
- Aménagement de la terrasse en béton qualitatif dont une partie circulaire ;
- Le coût de plantation (40 arbres) inclus fosse de plantation, terre végétale, tuteurs.





Vue vers le Sud

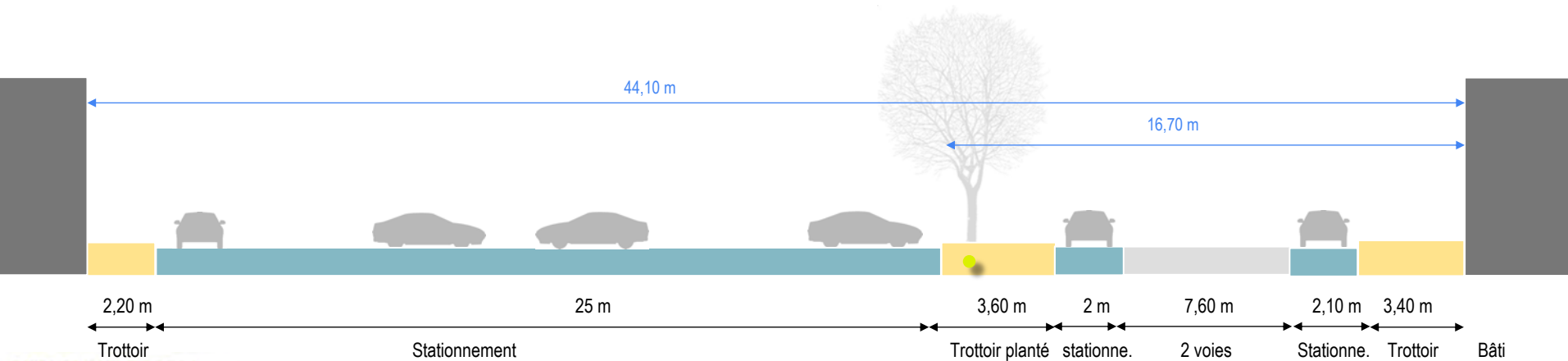
Contexte : Bâti – commerces,
Aire de Stationnement
Bâti résidentiel

PGD

- Commerces ; marché ;

Particularités :

- Zone 30
- Côté ouest : terrasse ; livraisons
- Beaucoup de stationnement sur la place et la rue ; Peu d'arbres ;
- Côté est : entrées de garages.





Piste cyclable bidirectionnelle

- Aménagement rue du Dr. Caillard, côté place (+ 3 m);
- Bande de sécurité (+0,50 m)
- Préservation des plantations existantes, mais réduction du trottoir planté (-0,80m)
- Supprimer stationnement côté place et réduire la chaussée à 5 m (-2,60 m);
- Réduction de la bande de stationnement (- 0,10 m);
- Intégration d'une aire de livraison (usage partagé avec stationnement selon horaires)
- Réorganisation et plantation de l'aire de stationnement.

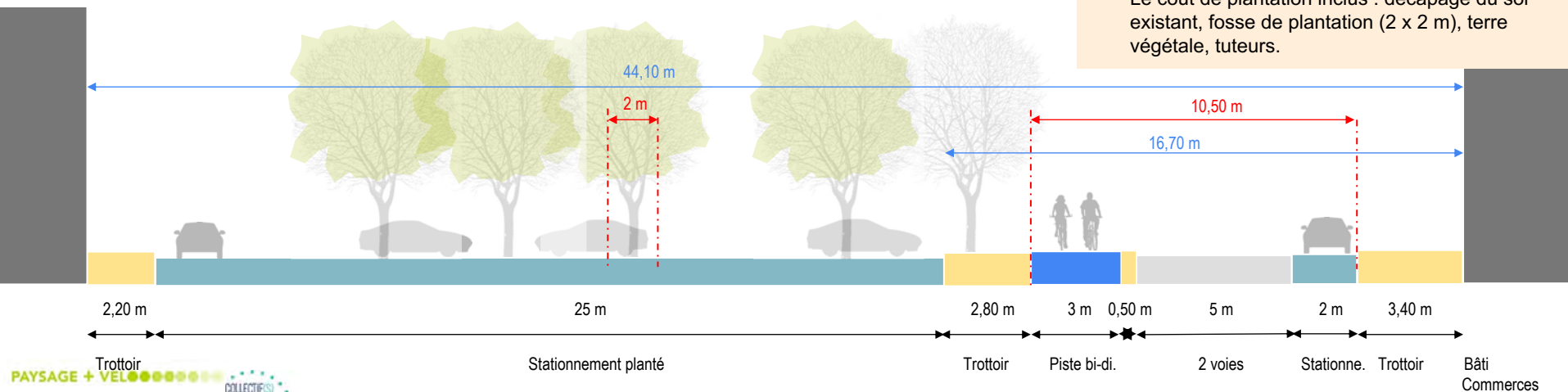
Les coûts :

• Longueur de section :	164 m
• Largeur totale des travaux :	10,50 m
• Aménagement cyclable (3 m) :	26 900 €
• Voirie (7,50 m) :	96 800 €
• Plantations (60 arbres) :	60 000 €
• Stationnement vélo :	2 000 €

Coût global : 174 700 €

Particularités prises en compte :

- Structure complète (déplacement de bordure)
- Reprofilage de la voirie
- Le coût de plantation inclus : décapage du sol existant, fosse de plantation (2 x 2 m), terre végétale, tuteurs.



Coupe de principe échelle 1 : 200



Vue vers le Sud

Contexte :

Bâti résidentiel, Square planté, Ecoles , Cantine

PGD

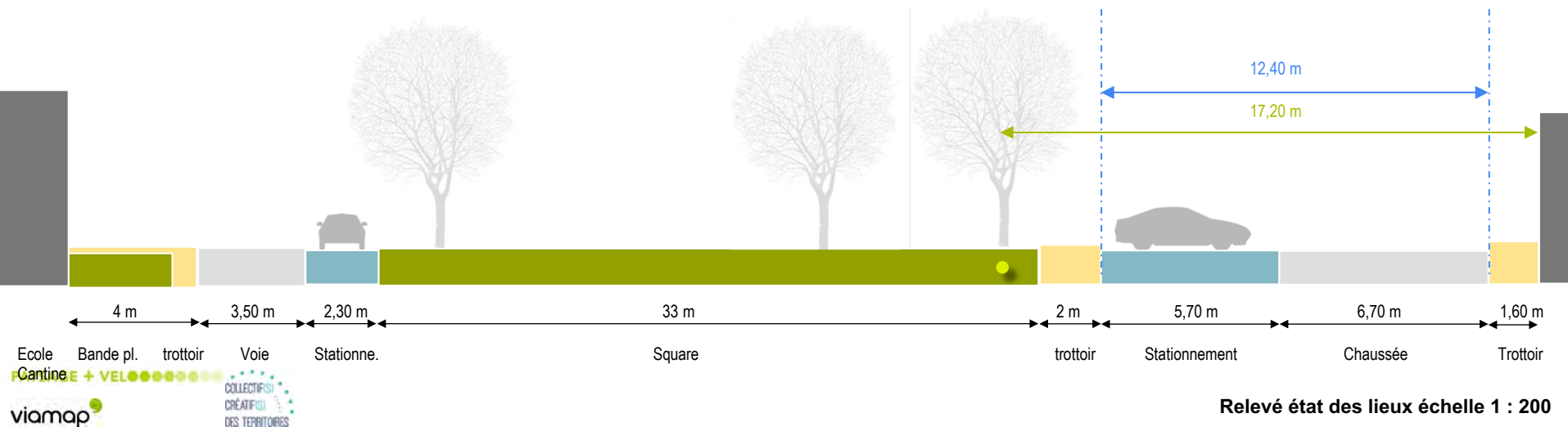
- Cantine, école maternelle, école primaire,
- Poste
- Maison de retraite

Particularités :

- Zone 30
- Grands arbres – patrimoine
- Stationnement en biseau
- Sections variables
- Poste électrique
- Côté est : petite voie sans issue
- Beaucoup de stationnement
- Bâti patrimoniale ;

Alerte :

- section plus étroite vers la place Vauban.





Piste cyclable bidirectionnelle

- Aménagement côté square (+ 3 m) ;
- Création d'une bande plantée avec arbres (+ 1,40 m) ;
- Réduction de la chaussée à 6 m (- 1,70 m) ;
- Transformation en stationnement latéral (- 3,70 m)
- Plantation d'arbres dans le Square (densification / renouvellement), notamment en limite sud.

Les coûts :

- Longueur de section : 148 m
- Largeur totale des travaux : 4,40 m

- Aménagement cyclable (3 m) : 20 400 €
- Bande enherbée (1,40 m) : 12 400 €
- Plantations (20 arbres) : 16 000 €
- Stationnement vélo : 3 000 €

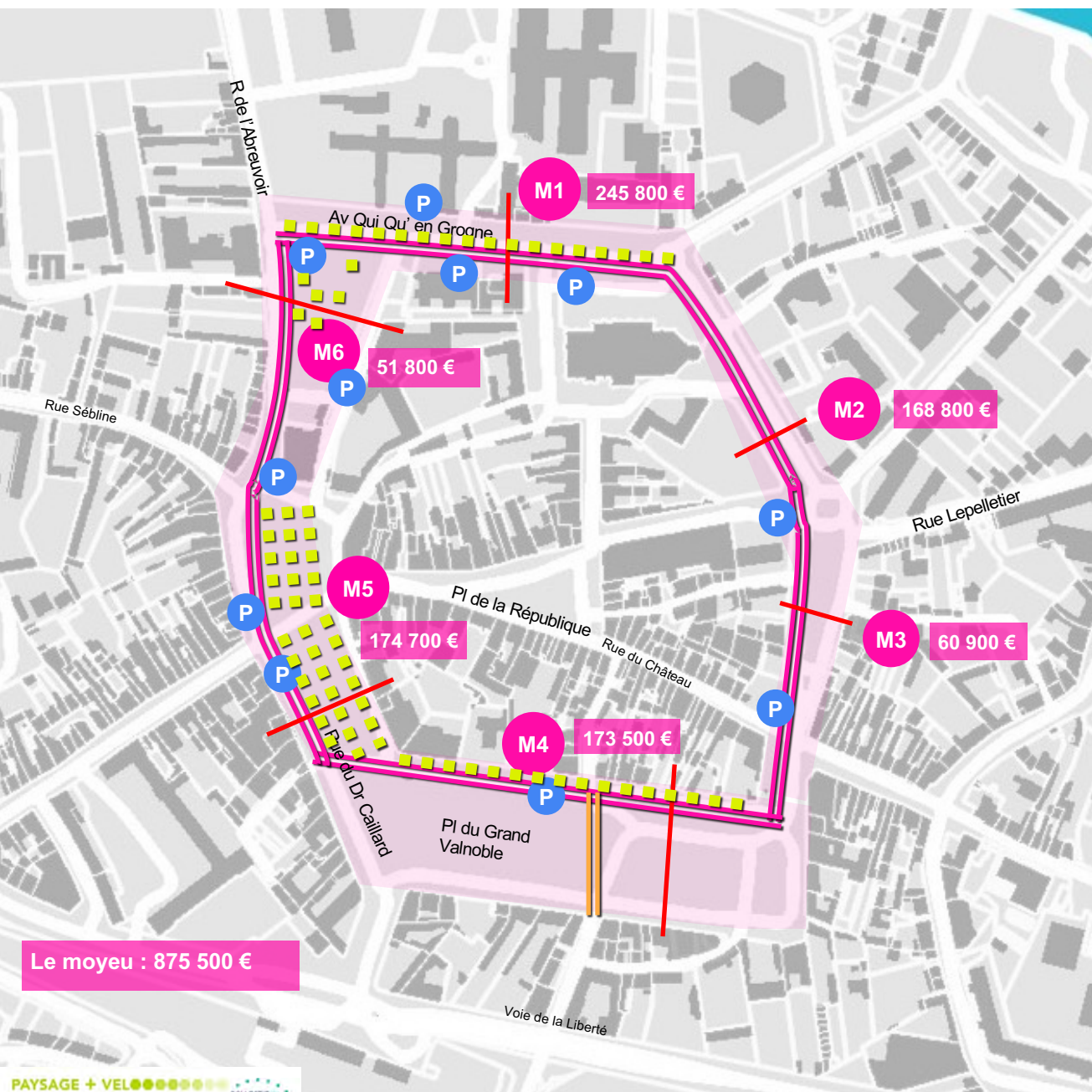
Coût global : 51 800 €

Particularités prises en compte :





- Le coût de plantation inclus : fosse de plantation, terre végétale, tuteurs.
- Le coût de la bande enherbée inclus le décapage du sol existant ;



Coupe de principe échelle 1 : 200



Types d'aménagement :

-  Piste cyclable bidirectionnelle
-  Raccordement rayon Sud
-  Plantations d'arbres
-  Repérage de coupe (voir fiches)
-  Stationnement vélo - 5 arceaux

Récapitulatif des coûts :

	Avenue Qui Quai en Grogne Longueur : 215 ml Coût : 245 800 €
	Avenue du Vieux Rempart Longueur : 144 ml Coût : 168 800 €
	Place Desplanques Dumesnil Longueur : 107 ml Coût : 60 900 €
	Place du grand Valnoble Longueur : 228 ml Coût : 173 500 €
	Rue du Docteur Caillard/ Place marché aux pommes Longueur : 164 ml Coût : 174 700 €
	Rue de l'Abreuvoir Sud / Place Vauban Longueur : 148 ml Coût : 51 800 €

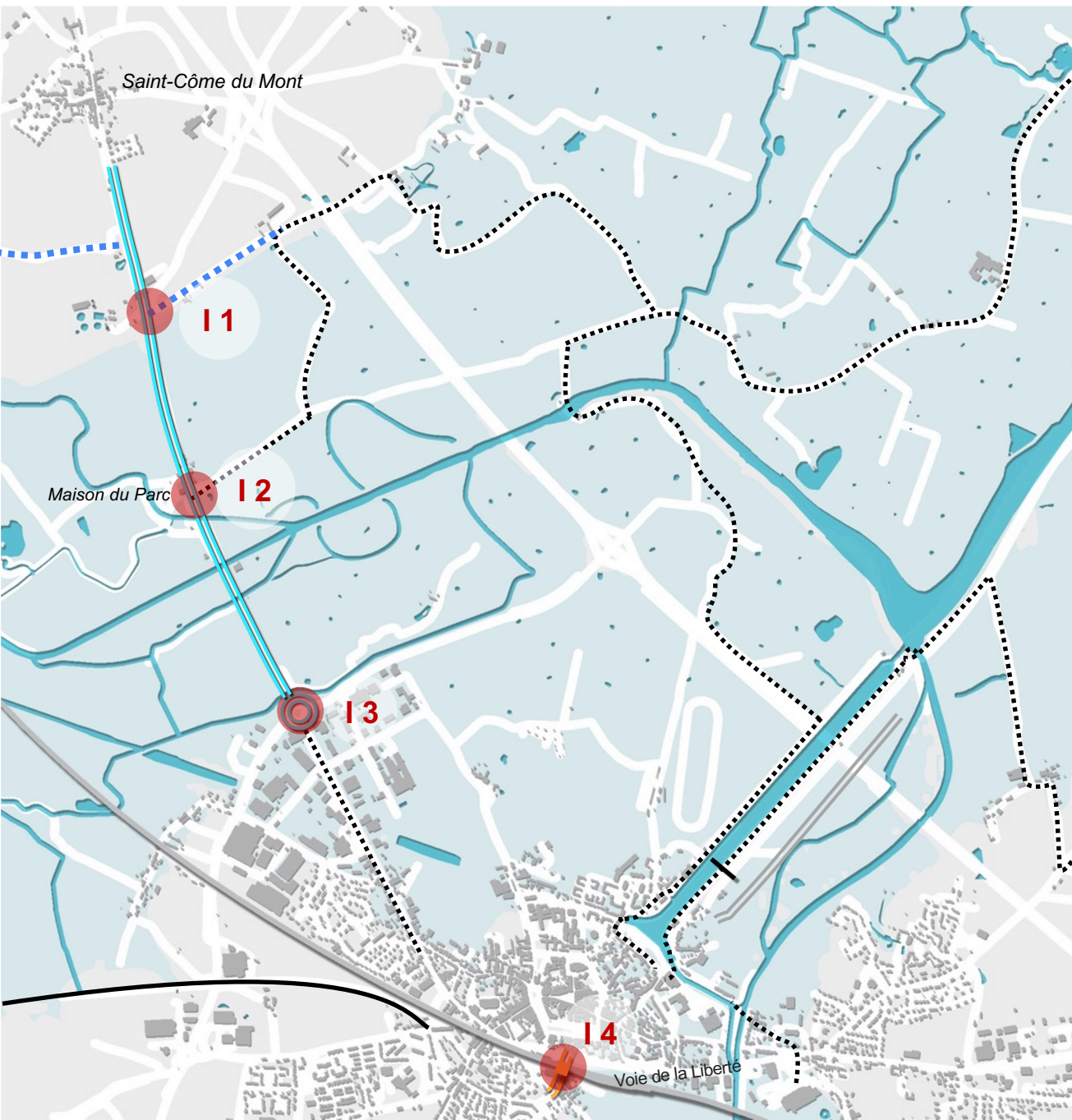
Longueur totale : 1006 m

Coût total : **875 500 €**

Tous les prix indiqués sont HT

E Les intersections

Les aménagements possibles
aux 4 intersections prioritaires et leurs coûts.



Intersections :

- I 1** Carrefour D-Day
- I 2** Intersection PNR / chemin vers marais
- I 3** Rond-point des Palmiers
- I 4** Intersection Voie de la Liberté / rue Tilloloy



I 1 Carrefour D-Day

- Carrefour à 5 branches, entre ancienne RN 13 + route d'Angoville / Vierville + dessertes du village amont et de la rue du Bel Esnault ;
- Tracé historique assez simple ;
- Elargissement et complexification au moment de la construction de la 4 voies dans les années 2000 ;
- Aucun aménagement pour piétons ou cyclistes ;
- Le schéma directeur global prévoit ici le raccordement de la boucle Nord, passant par la rue du Bel Esnault, au rayon Nord-Ouest (route de Saint-Côme).





- Piste cyclable bidirectionnelle côté ouest, (en cohérence avec proposition faite sur la route de Saint-Côme) ;
- Grande ligne proche du tracé ancien, simple ;
- Nécessite de couper quelques arbres, à replanter, en plus grand nombre ;
- Léger rétrécissement du carrefour – nouveau dessin des îlots, ou remplacement par marquage ;
- Perméabilisation des « surplus »,
- Plantation d'une haie basse sur la bande de séparation face au musée (pour éviter stationnement sauvage) ;
- Intégration d'une traversée au sud de l'intersection – pour accès boucle Nord ;
- À sécuriser : Signalétique en amont (A 21).





- Intersection entre une route à grande circulation et un chemin rural identifié dans le schéma directeur pour la boucle nord-ouest (jalonnement) ;
- Côté ouest : entrée de la maison du Parc, siège du PNR ;
- Bas-côté assez large et fossé – avec passerelle pour accéder à la maison du Parc ;
- Affluence importante en saison estivale ;
- Besoin d'une traversée assez sécurisée ;





- Passage assez large avec marquage coloré ;
- Signalisation d'annonce (A 21) ;
- Positionnement en face de la passerelle existante côté PNR.





- Rond-point de grande dimension reliant la rocade et la 4-voies ;
- Côté nord : espaces verts généreux, grands arbres, pelouse, mémorial et signalétique informative ;
- Cheminement en béton existant côté ouest prévu pour usage vélo et piéton, mais en trop faible dimension (2 m) ;



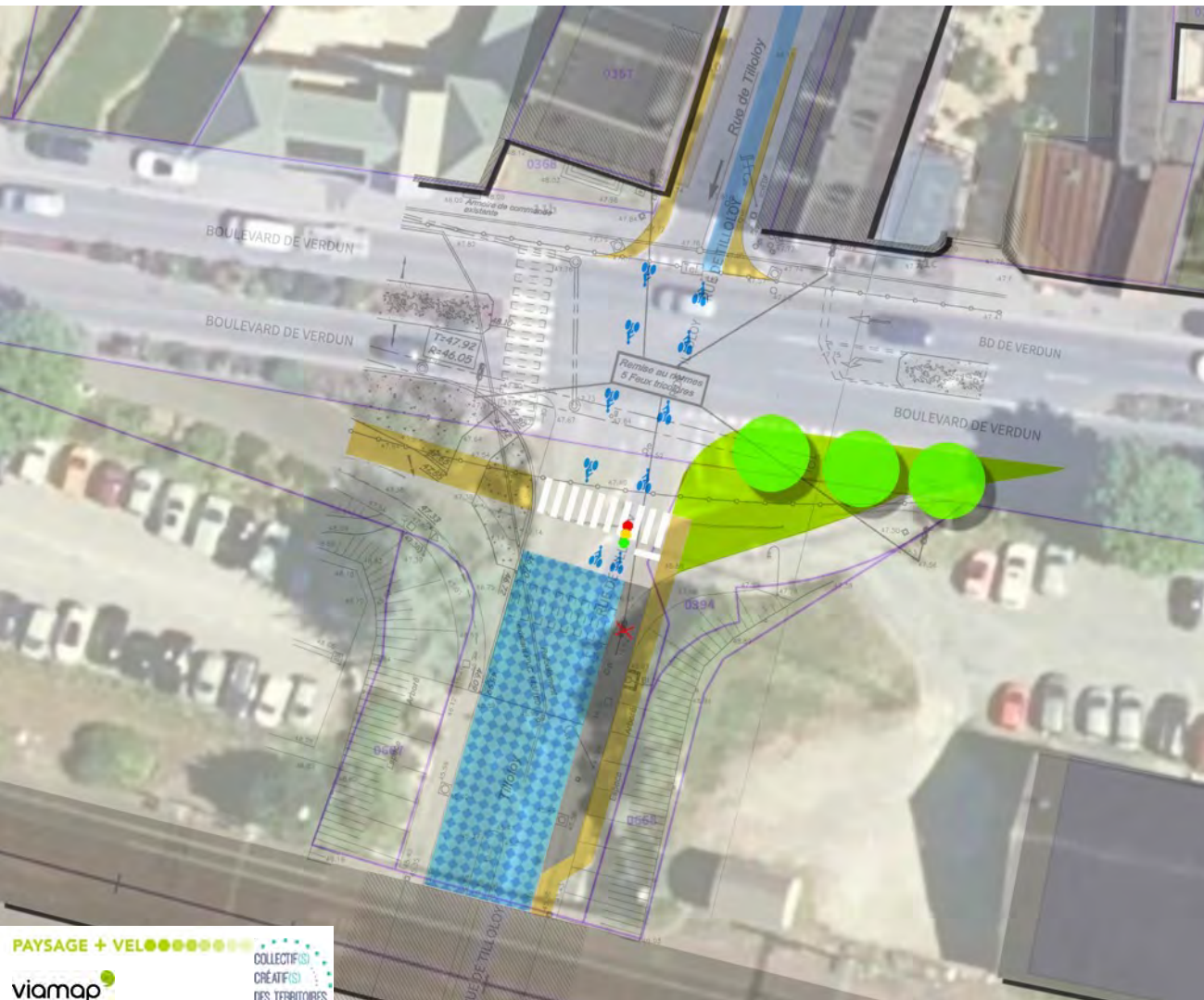


- Élargissement du cheminement en béton existant côté ouest à 3 m pour un usage vélo et piéton (voie verte) confortable ;
- Transformation le passage piéton dans îlot côté sud-ouest en un passage voie verte (piétons et vélos) ; Abaisser les bordures de trottoir ;
- Raccordement à la section R4 au nord ;
- Création d'une nouvelle passerelle au-dessus de la Madeleine ;
- Option à approfondir ultérieurement (non chiffré ici) : passer la piste cyclable sur le pont existant en réduisant la largeur de la voirie à 5 m ; nécessitant une reprise de la géométrie des voies d'accès et de sortie du rond-point.



- Intersection avec Voie de la Liberté, très large, et rue Tilloloy avec passage sous le tunnel au Sud ;
- Feu tricolore ;
- Côté sud : l'espace d'attente devant le feu tricolore est en forte pente, inconfortable pour les cyclistes ;
- Présence d'un tourne-à-droite direct depuis le Sud qui élargi fortement le carrefour ;
- La partie nord de la rue Tilloloy est en sens unique.





Côté Sud :

- Réduire l'emprise du carrefour
- Supprimer la voie tourne-à-droite existante, et créer une voie tourne-à-droite indépendante du feu - en cohérence avec le schéma de l'étude de la gare (réunion 22 mai 2022) ;
Nécessite un reprofilage du talus est ;
- Faire avancer le feu et le passage piéton ;
- Installer un sas vélo, sur des espaces moins pentus pour faciliter le démarrage des vélos ;
- Reprofiler la montée depuis le tunnel (voir coupe ci-dessous) ;
- Perméabiliser la partie de la voirie supprimée et requalifier ainsi le carrefour ;
- Planter des arbres dans la continuité de l'alignement existant ;
- Traversée de la voie de la liberté marqué par des pictos ;

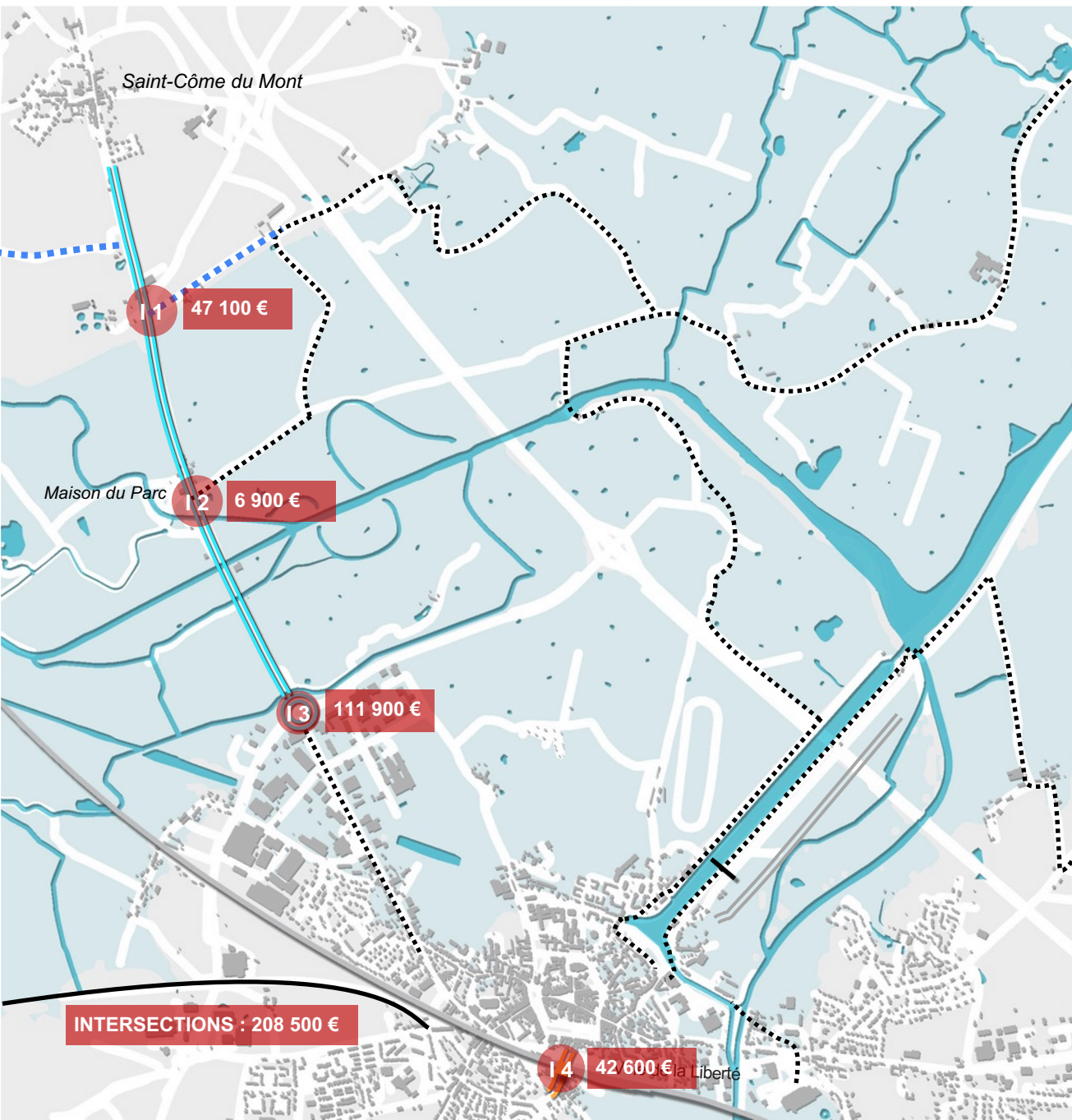
Côté Nord :

- Dans la continuité de l'élargissement des trottoirs sur cette section, réduire l'emprise de la voirie ;

Côté Est :

- Aménager une nouvelle sortie « petite vitesse » à la place du feu existant, directement sur le boulevard de Verdun à l'est du terre-plein.





Intersections :

I 1 Carrefour D-Day

Voie verte :	5 300 €
Plantations (y compris abattage) :	25 800 €
Îlots :	10 500 €
Signalétique :	5 500 €
Total :	47 100 €

I 2 Intersection PNR / chemin vers marais

Signalétique :	6 900 €
Total :	6 900 €

I 3 Rond-point des Palmiers

Piste cyclable béton :	38 900 €
Signalétique :	5 000 €
Passerelle :	68 000 €
Total :	111 900 €

I 4 Intersect. Voie de la Liberté / rue Tilloloy

Voirie (reprofilage) + trottoir :	21 000 €
Signalétique :	10 500 €
Perméabilisation + plantations :	11 100 €
Végétalisation :	8 700 €
Total :	42 600 €

Total Intersections : 208 500 €

F

Le stationnement vélo

Positionnement des lieux d'implantation de stationnement vélo

- à proximité des « pôles générateurs de déplacement » publics, recensés en phase 1 (et complétés) ;
- dans l'espace public ;
- quand ces PGD se trouvent à proximité des itinéraires cyclables projetés, le stationnement vélo est à installer à proximité immédiate de ces aménagements ;
- dans les autres cas, ils sont à installer à proximité des entrées des équipements (maximum 50 m).

Programmation

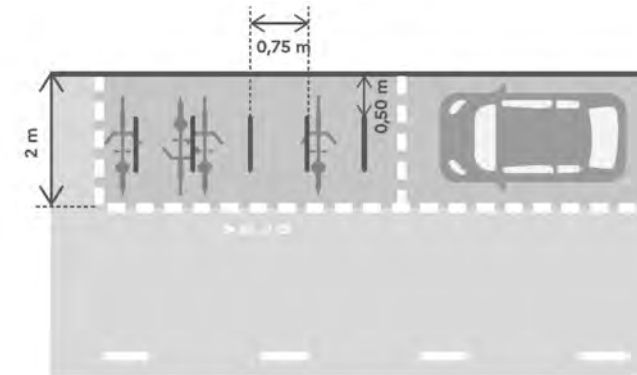
- chaque emplacement indiqué représente **un groupe de 5 arceaux (10 places de vélo)** ;
- NB. Ces stationnements proposés ne remplacent pas les obligations de chaque équipement notamment scolaire, ou employeur, d'offrir des emplacements vélo à sein de son équipement ou de son entreprise.

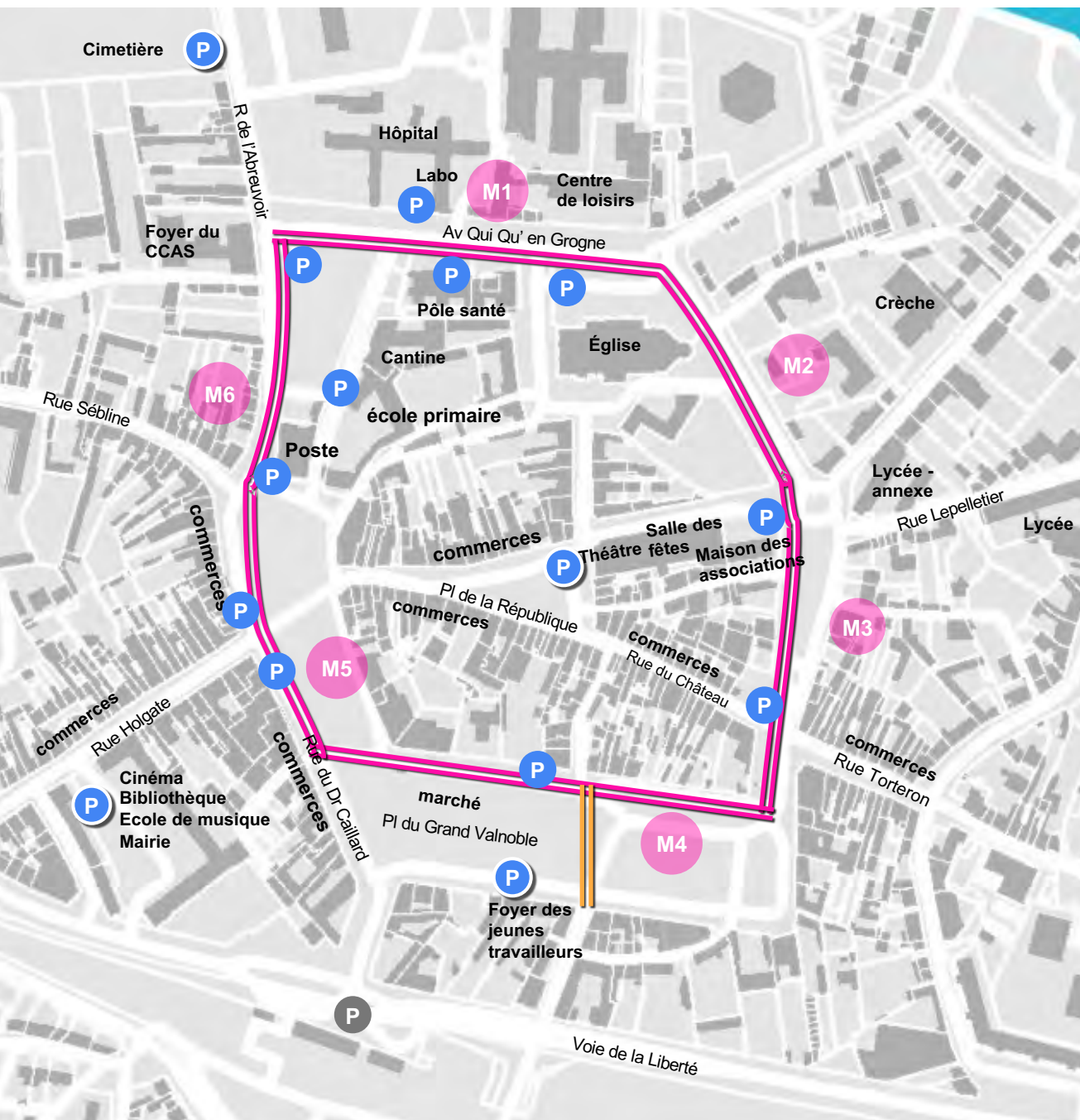
Principes d'installation

- quand cela est possible, nous préconisons l'installation d'arceaux sur des places de stationnement automobile actuelles, notamment à proximité de passages piétons ou d'intersections, pour éviter l'encombrement de l'espace piéton ; (voir schémas ci-contre (CEREMA), e cohérence avec l'interdiction à venir de disposer de places de stationnement automobile à proximité des passages piétons ;
- L'emplacement précis est à définir ultérieurement, dans le cadre de la maîtrise d'œuvre.



Choix du mobilier

- Nous préconisons l'installation **d'arceaux simples ou renforcés par une barre**, comme sur la photo ci-contre, offrant une certaine sobriété tout en permettant l'usage optimal (stationnement et accrochage facile du vélo).





Types d'aménagement :

-  Piste cyclable bidirectionnelle
-  Raccordement rayon Sud.

Stationnement vélo :

 **Stationnement vélo intégré dans les sections du moyen :**

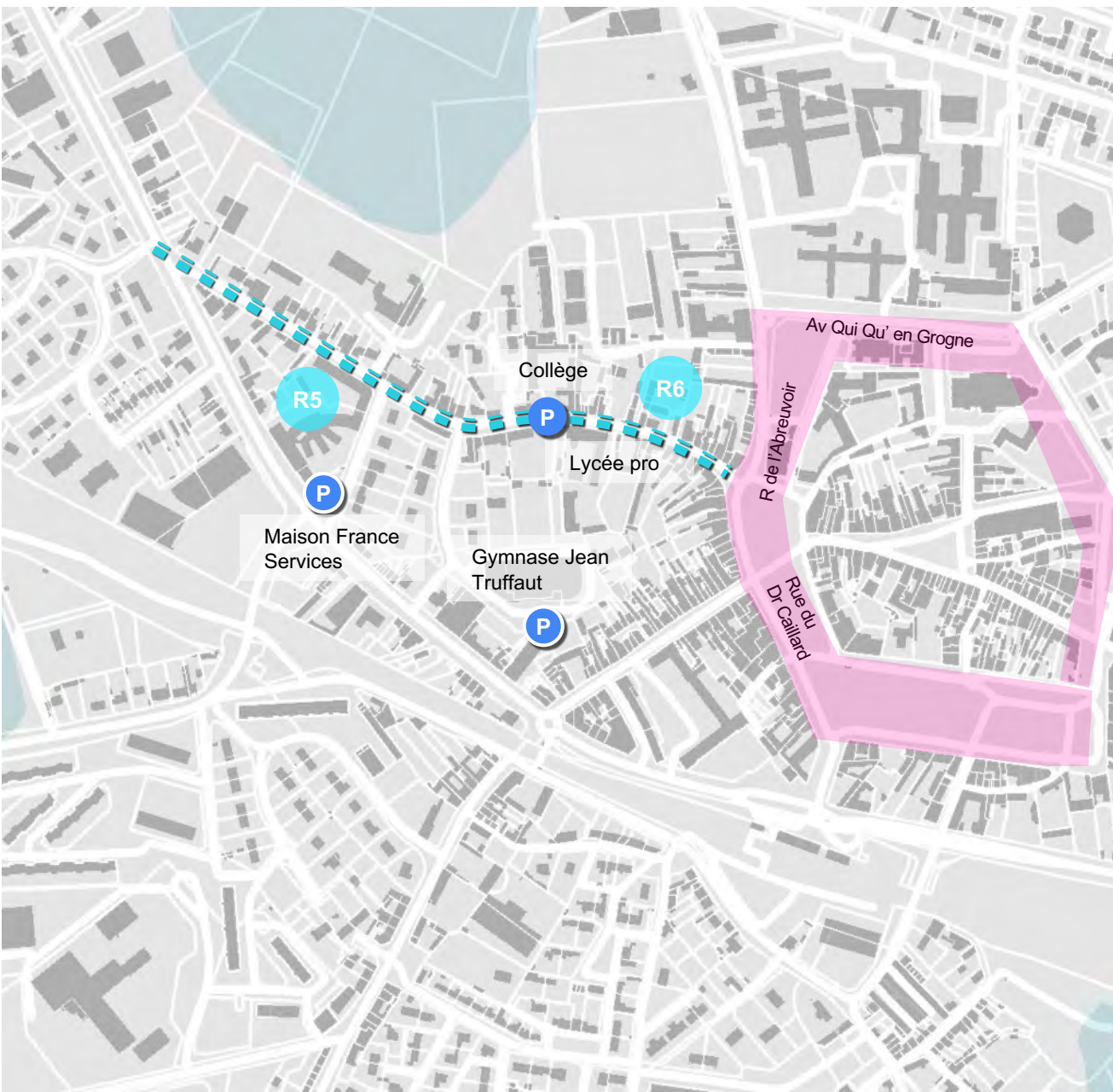
- M1 :** Hôpital, Pôle santé, église ;
- M3 :** Maison des associations / Salle des fêtes, commerces rue du Château
- M4 :** Marché ;
- M5 :** commerces près rue Holgate (2)
- M6 :** Poste, Cantine / école primaire Notre Dame, Foyer du CCAS ;

 **Stationnement hors itinéraires programmés (chiffrage à part).**



- Cimetière
- Théâtre
- Square Henri Mangon (Mairie + Bibliothèque + cinéma + école de musique)
- Foyer des jeunes travailleurs ;

 **Stationnement projeté par d'autres maîtres d'ouvrages (non chiffrés)**



- Gare

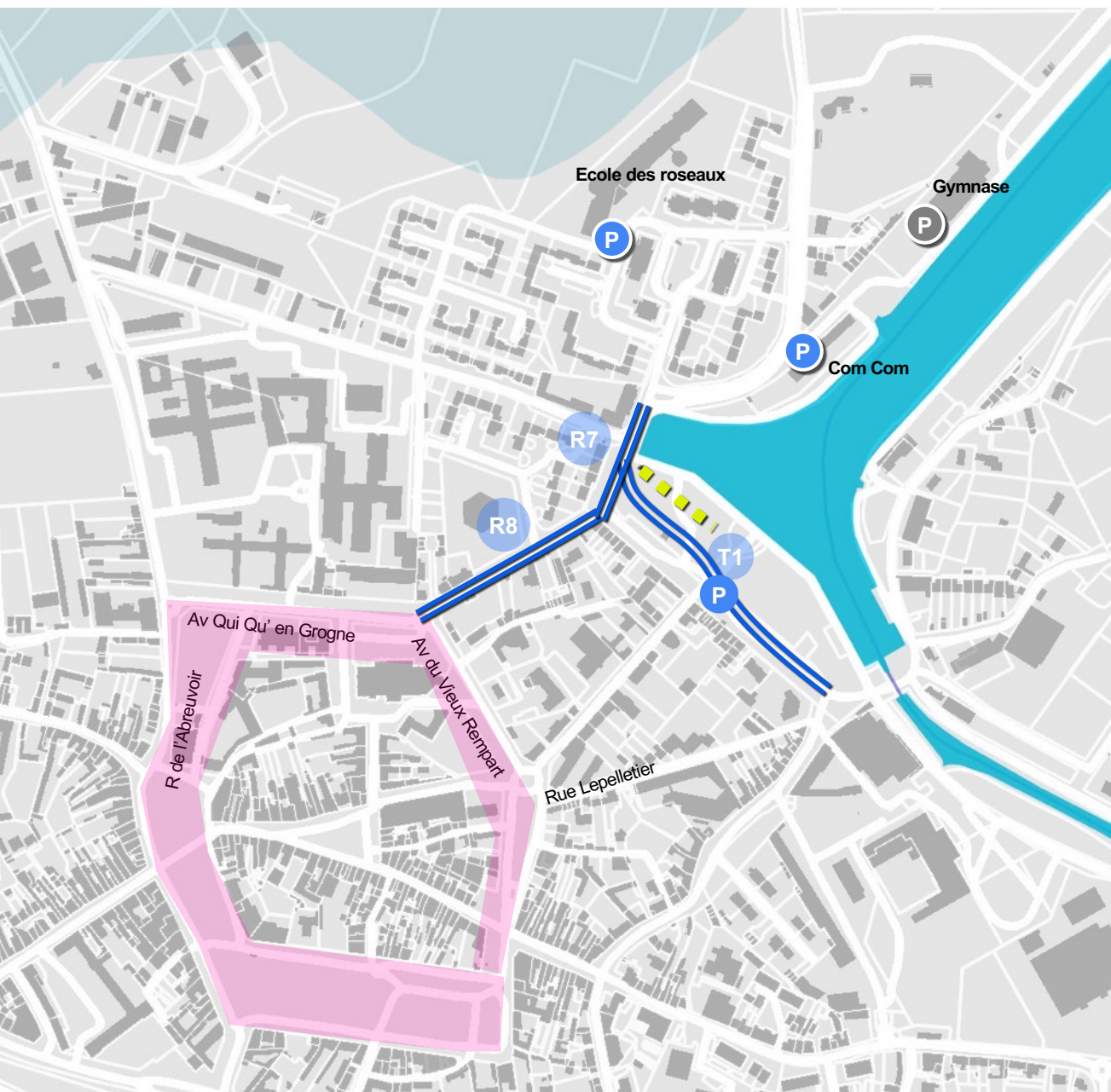


Types d'aménagement :


-  Piste bi-directionnelle ou 2 pistes cyclables
-  Double sens cyclable – marquage ou bande cyclable

Stationnement vélo :

-  **R6 :** Lycée Pro et Collège
-  **Hors itinéraires programmés :**
 - Maison France Service ;
 - Gymnase Jean Truffaut ;





Types d'aménagement :

 Piste cyclable bidirectionnelle


 Plantations

Stationnement vélo :

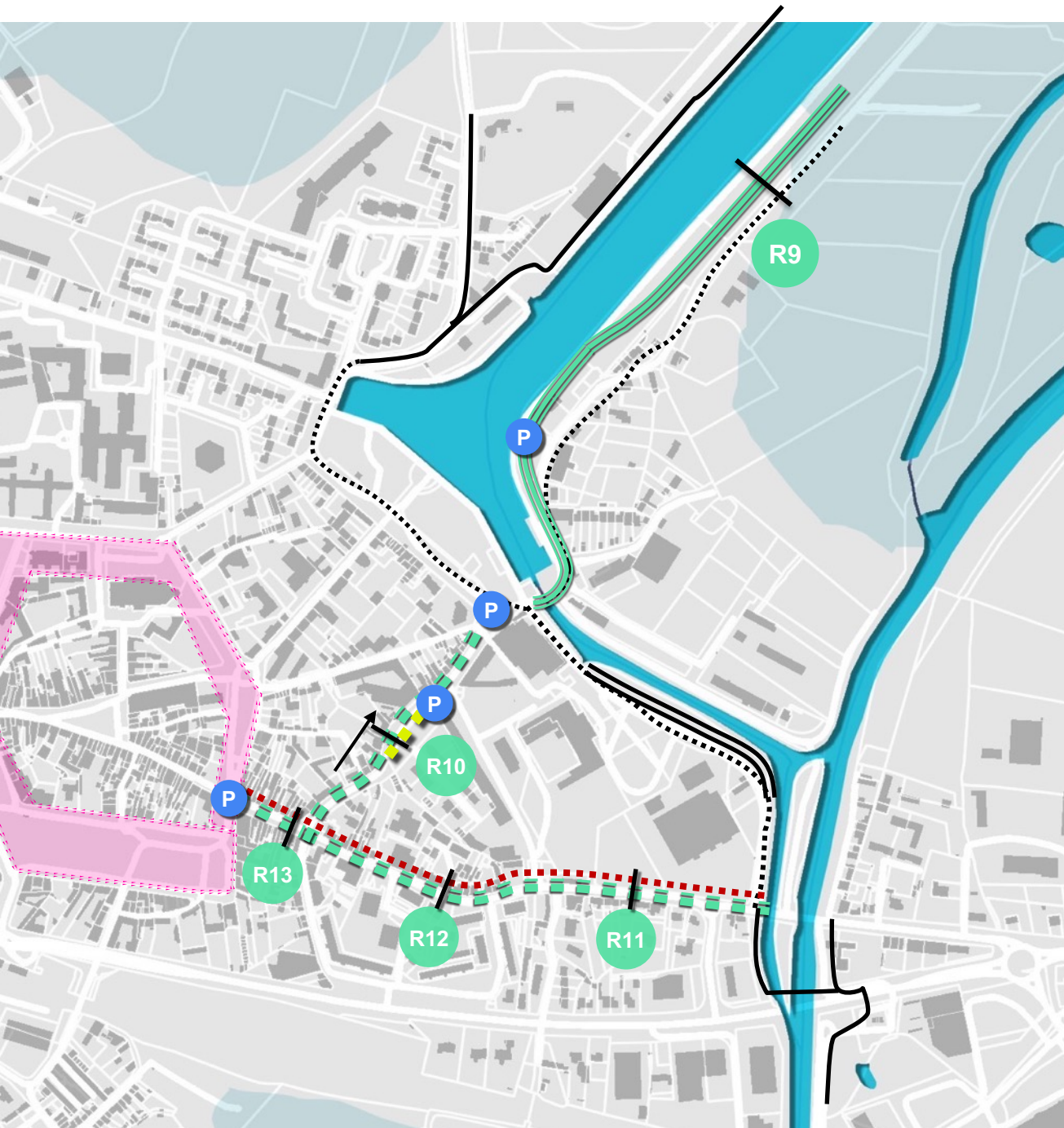
 **Proposition intégrée :**
T1 : Rue Caligny, près de la rue Moselmann (commerces) ;

 **Hors itinéraires programmés :**








- Communauté des communes ;
- Ecole des roseaux ;

 **Existant :**




- Gymnase .

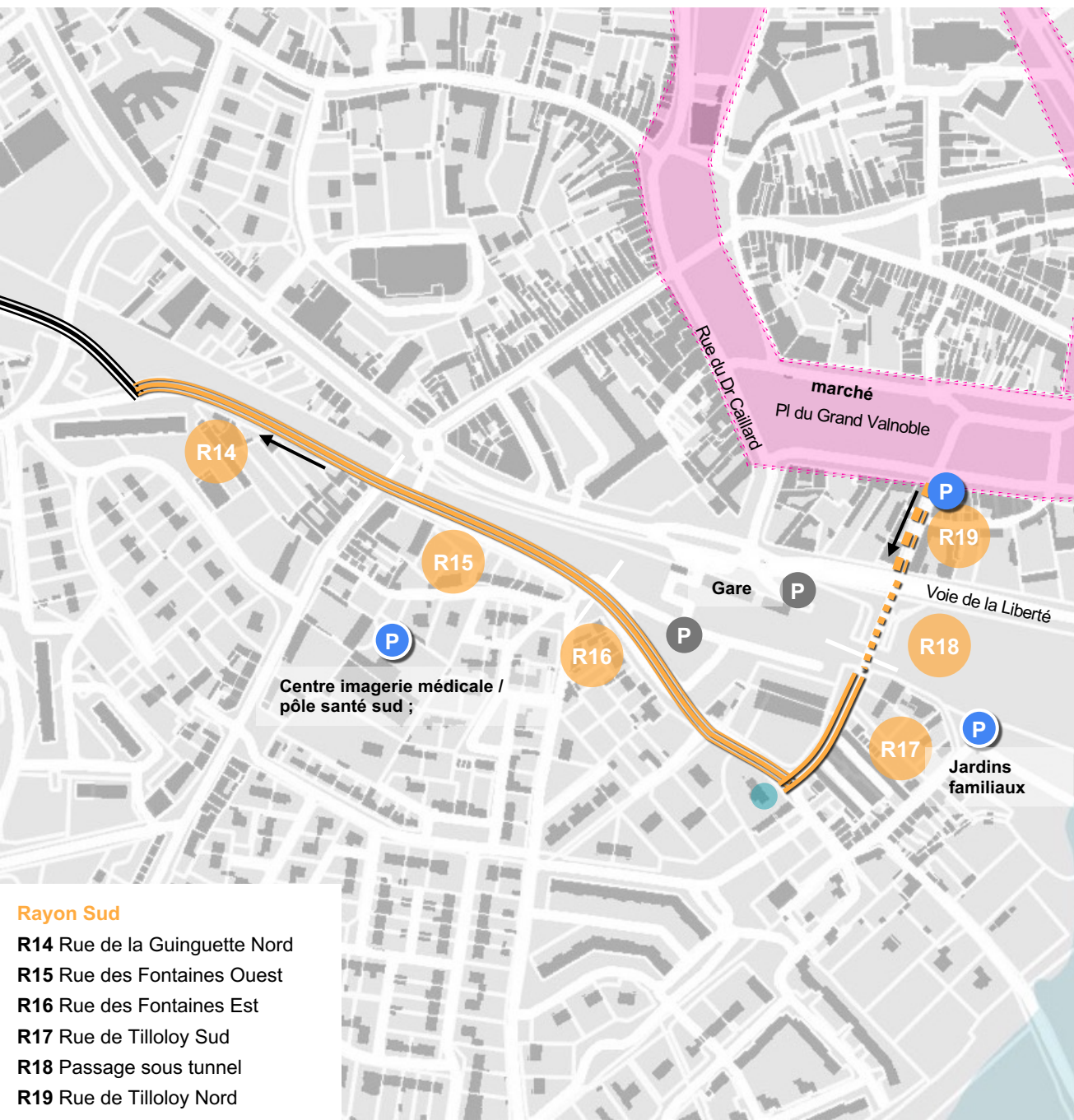


Types d'aménagement :






-  Voie verte
-  1 bande cyclable à double sens
-  2 bandes cycl.
-  Mise en sens unique
-  Plantations
-  Sens unique existant
-  Piste cyclable bi-directionnelle réalisée en 2023

Stationnement vélo intégré :


-  **R9 :** Capitainerie (près des pontons)
-  **R10 :** Piscine / maison des jeunes Lycée
-  **R13 :** Rue Torterou





Types d'aménagement :

-  Voie verte
-  Deux pistes cyclables
-  Double sens cyclable
-  Itinéraire sans aménagement
-  Sens unique existant

Stationnement vélo :

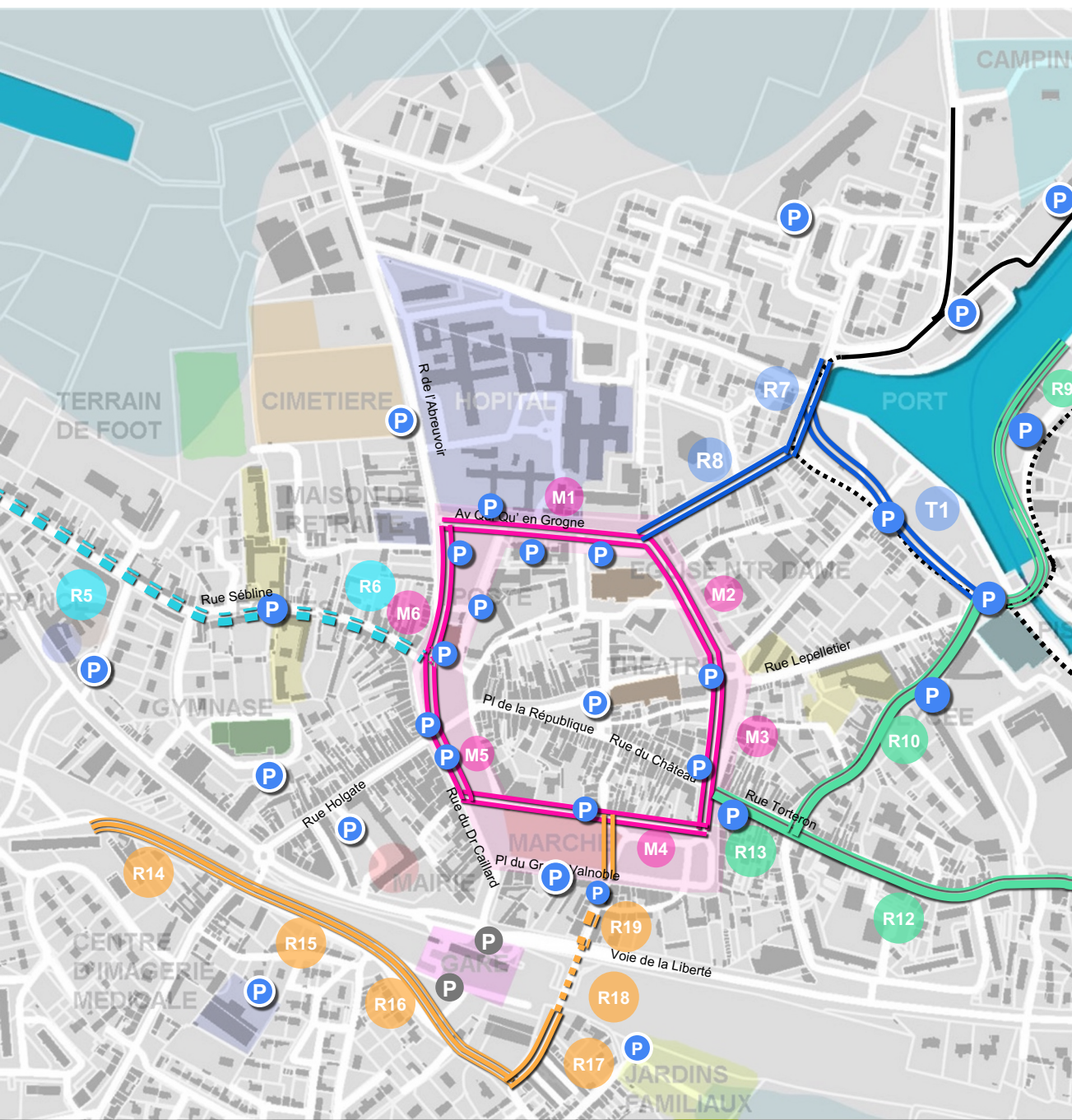
-  **R16 :** Gare côté sud
-  **R19 :** rue Tilloloy, angle rue (commerces, marché)

-  **Stationnement hors itinéraires programmés (chiffrage à part).**
 - Centre imagerie médicale / pôle santé sud ;
 - Jardins familiaux

-  **Stationnement projeté par d'autres maîtres d'ouvrages (non chiffrés)**
 - Gare, des deux côtés

Rayon Sud

- R14** Rue de la Guinguette Nord
- R15** Rue des Fontaines Ouest
- R16** Rue des Fontaines Est
- R17** Rue de Tilloloy Sud
- R18** Passage sous tunnel
- R19** Rue de Tilloloy Nord



P Stationnement vélo intégrés dans les itinéraires :

- M1** : Hôpital + Pôle santé + église
- M3** : Salle des fêtes / maison des assoc. + commerces rue du Château ;
- M4** : Marché ;
- M5** : commerces près rue Holgate (2) ;
- M6** : Poste + Cantine / école primaire Notre Dame + Maison de retraite ;

R6 : Lycée Pro + Collège

T1 : Rue Caligny, près de la rue Moselmann (commerces) ;

R9 : Capitainerie (pontons)

R10 : Piscine / maison des jeunes + Lycée ;

R13 : Rue Torteron

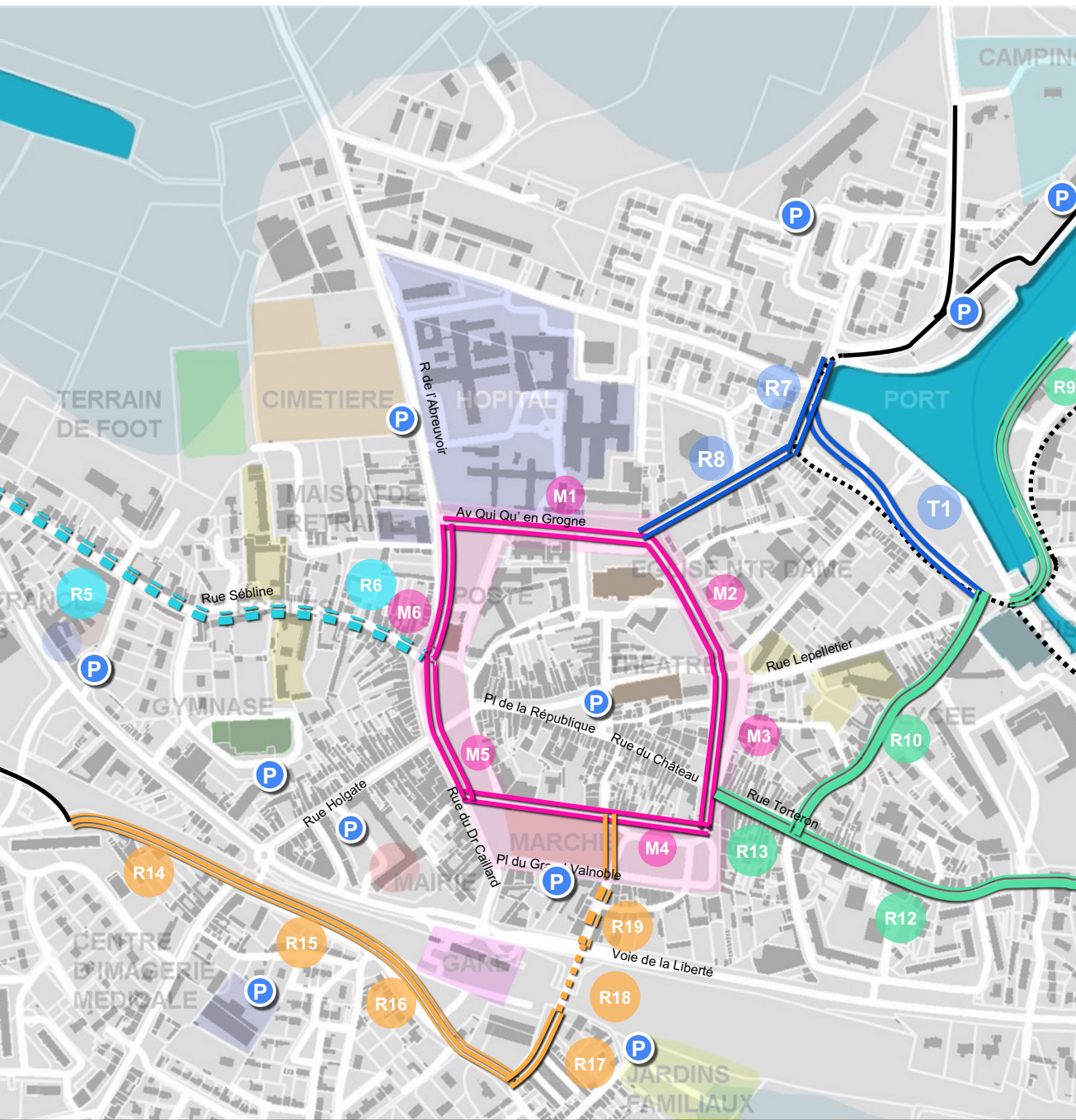
R19 : rue Tilloloy, angle rue (commerces, marché)

P Stationnement hors itinéraires programmés (chiffre à part).

- Cimetière
- Maison France Services
- Gymnase Jean Truffaut
- Square Henri Magnon
- Foyer des jeunes travailleurs ;
- Centre imagerie médicale / pôle santé sud
- Jardins familiaux
- Théâtre
- Communauté des communes ;
- Gymnase
- Ecole des Roseaux

P Stationnement projeté par d'autres maîtres d'ouvrages (non chiffrés)

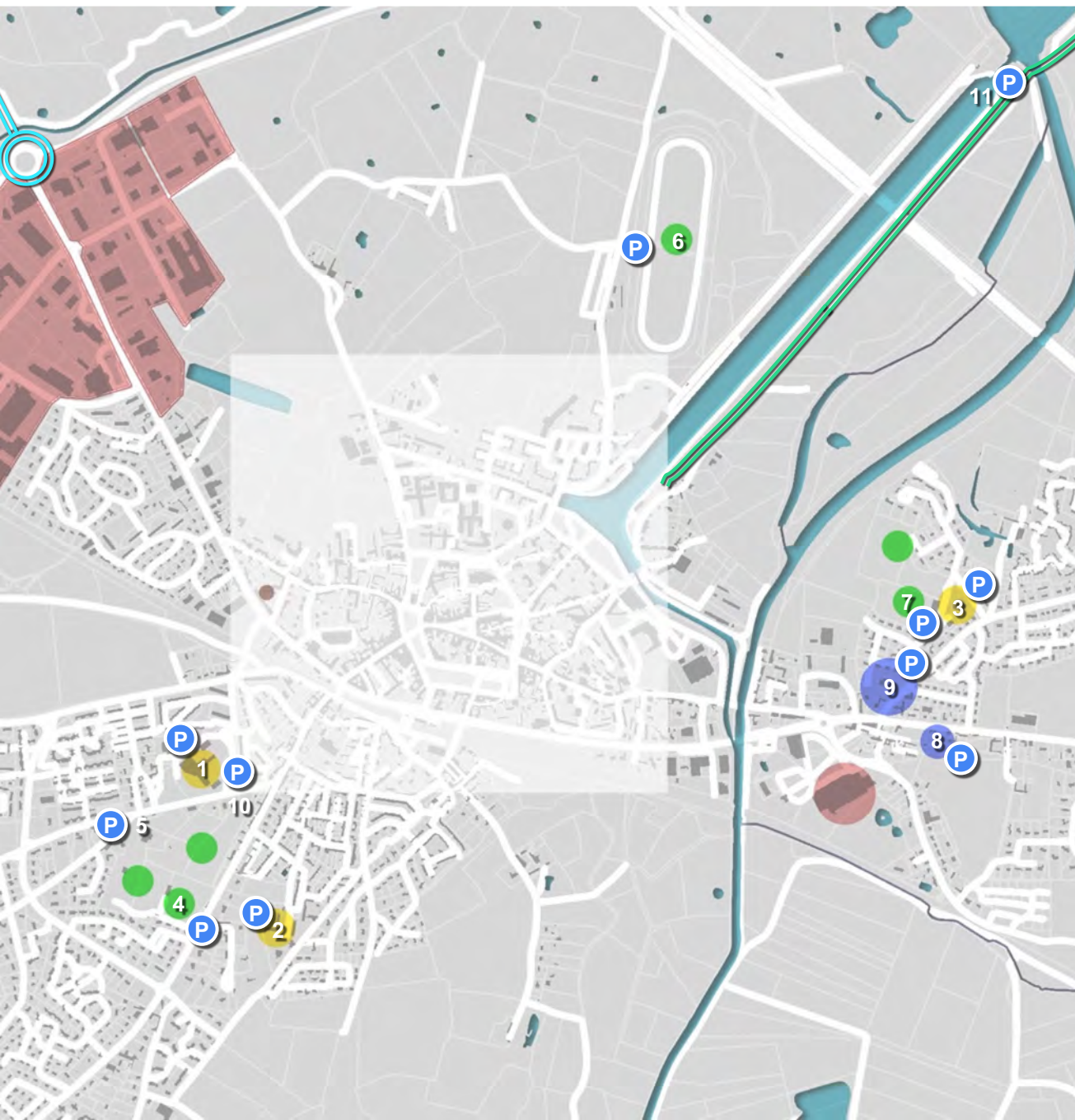
- Gare (des deux côtés)



P Stationnement hors itinéraires programmés (chiffage à part).

- Cimetière
- Maison France Services
- Gymnase Jean Truffaut
- Square Henri Magnon
- Foyer des jeunes travailleurs ;
- Centre imagerie médicale / pôle santé sud
- Jardins familiaux
- Théâtre
- Communauté des communes ;
- Gymnase
- Ecole des Roseaux

STATIONNEMENT VELO	ECHELLE CENTRE
Nombre de lieux	Total HT
11	11 000 €
TOTAL échelle centre urbain	11 000 €



P Stationnement hors itinéraires programmés

Près des écoles

- 1 Collège Gambetta
- 2 École des Hauts champs
- 3 École de St Hilaire

> Stationnement sur la voie publique
N.B. Ces places ne remplacent pas les emplacements obligatoires au sein de l'équipement.

Collèges et lycées > 1 place pour 3 à 5 élèves ;
Écoles primaires > 1 place pour 8 à 12 élèves.

Près des équipements sportifs

Le nombre de places devra représenter à terme 10 % de l'effectif et du nombre de visiteurs et usagers présents en même temps.

- 4 Stade Alfonse Laurent
- 5 Terrain de foot / entrée tennis
- 6 Hippodrome
- 7 Stade Saint-Hilaire Petitville

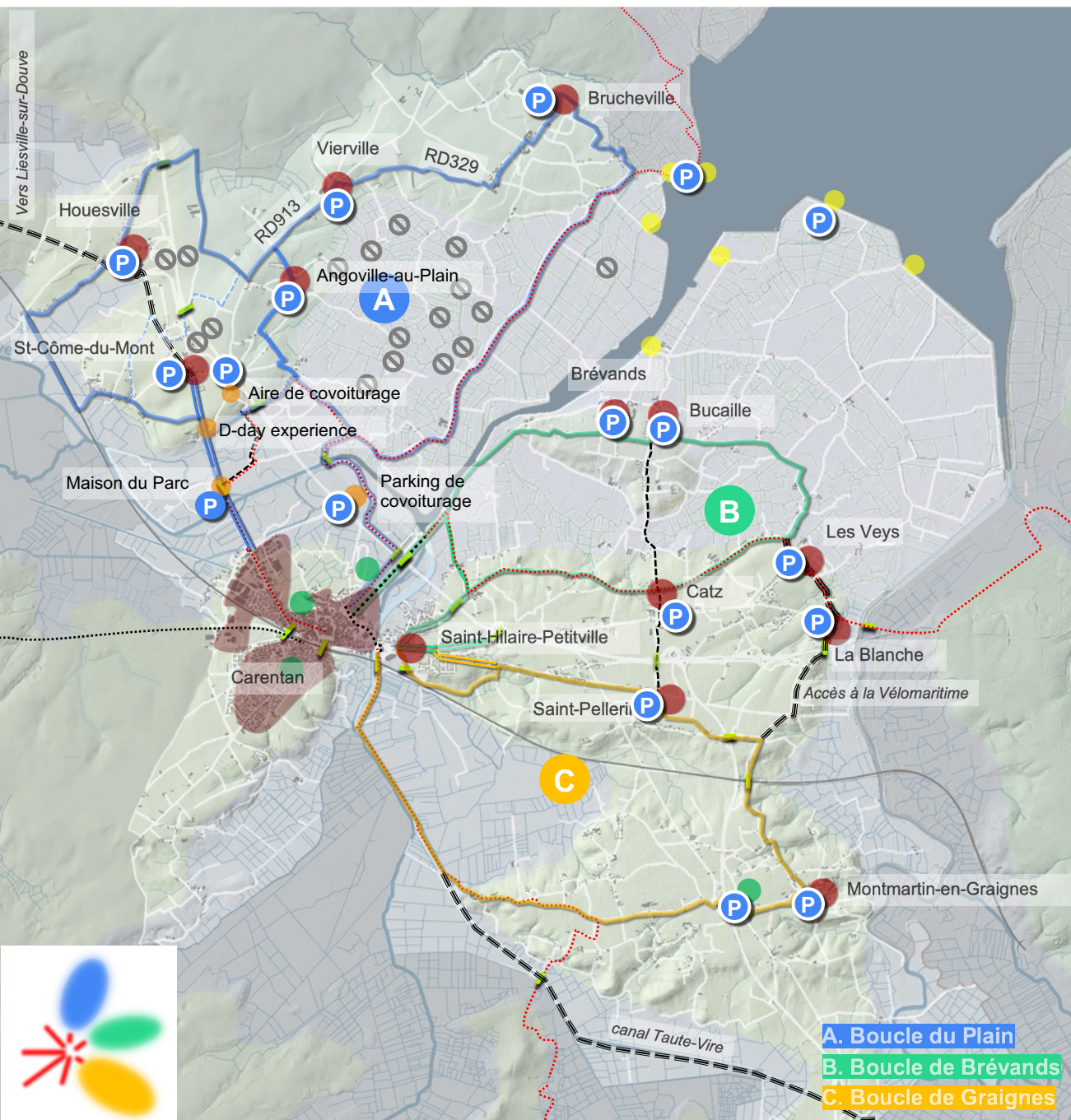
Autres équipements communaux

- 8 Salle des fêtes de St- Hilaire
- 9 Mairie déléguée à Saint-Hilaire-Petitville / cimetière de Saint-Hilaire
- 10 Épicerie sociale Sainte-Bernadette

Autres lieux d'attrait

- 11 Écluse

STATIONNEMENT VELO	ECHELLE AGGLO
Nombre de lieux	Total HT
Près des écoles : 3	3 000 €
Équipements sportifs : 4	4 000 €
Autres équipements communaux : 3	3 000 €
Autres lieux d'attrait : 1	1 000 €
TOTAL échelle territoire	11 000 €



P Maison du Parc (PNR) > compris dans R3

Stationnement hors itinéraires
(emplacements précis restent à déterminer) :

- P** **Centres bourgs** - à proximité d'équipements, arrêts de bus, d'aires de pique-nique,
- Brucheville, jardin du presbytère
 - Vierville
 - Angouville-au-Plain
 - Houesville
 - Saint-Côme-du-m., aire de pique-nique
 - Brevands, aire de pique-nique
 - Bucaille
 - Les Veys
 - Catz, aire de pique-nique
 - La Blanche
 - Saint-Pellerin
 - Montmartin-en-Graignes

Equipements sportifs

- Montmartin-en-Graignes

Accès bord de mer

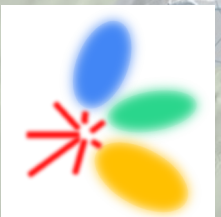
- Le Grand Veys
- Pointe de Brevands

Autres équipements:

- Aire de covoiturage Blactôt
- Aire de covoiturage de Saint-Côme

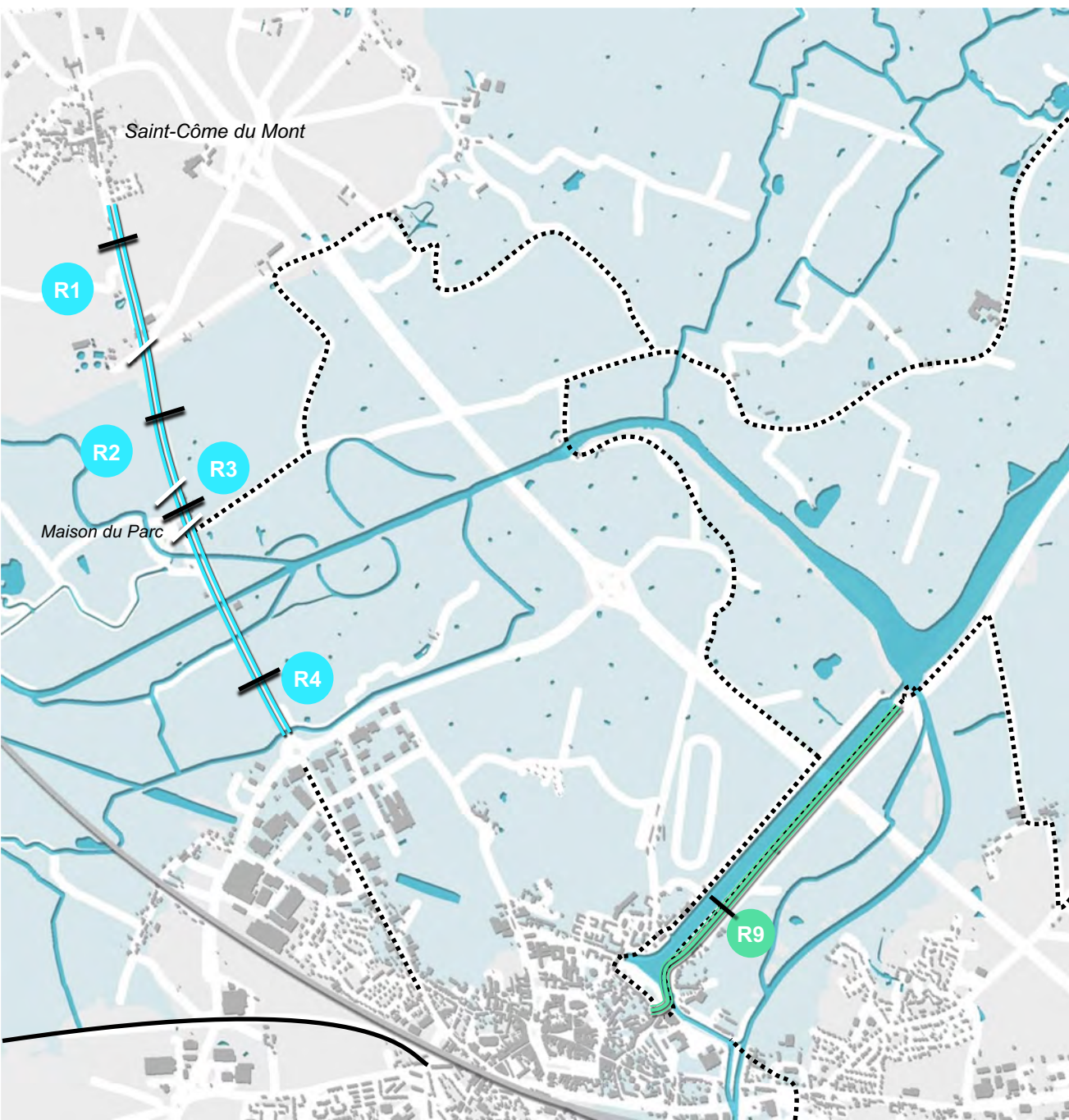
STATIONNEMENT VELO	ECHELLE TERRITOIRE
Nombre de lieux (5 arceaux par lieu)	Total HT
Centres-bourgs : 12	12 000 €
Equipements sportifs : 1	1 000 €
Accès bords de mer : 2	2 000 €
Autres équipements : 2	2 000 €
TOTAL échelle territoire	17 000 €

- A. Boucle du Plain**
- B. Boucle de Brevands**
- C. Boucle de Graignes**





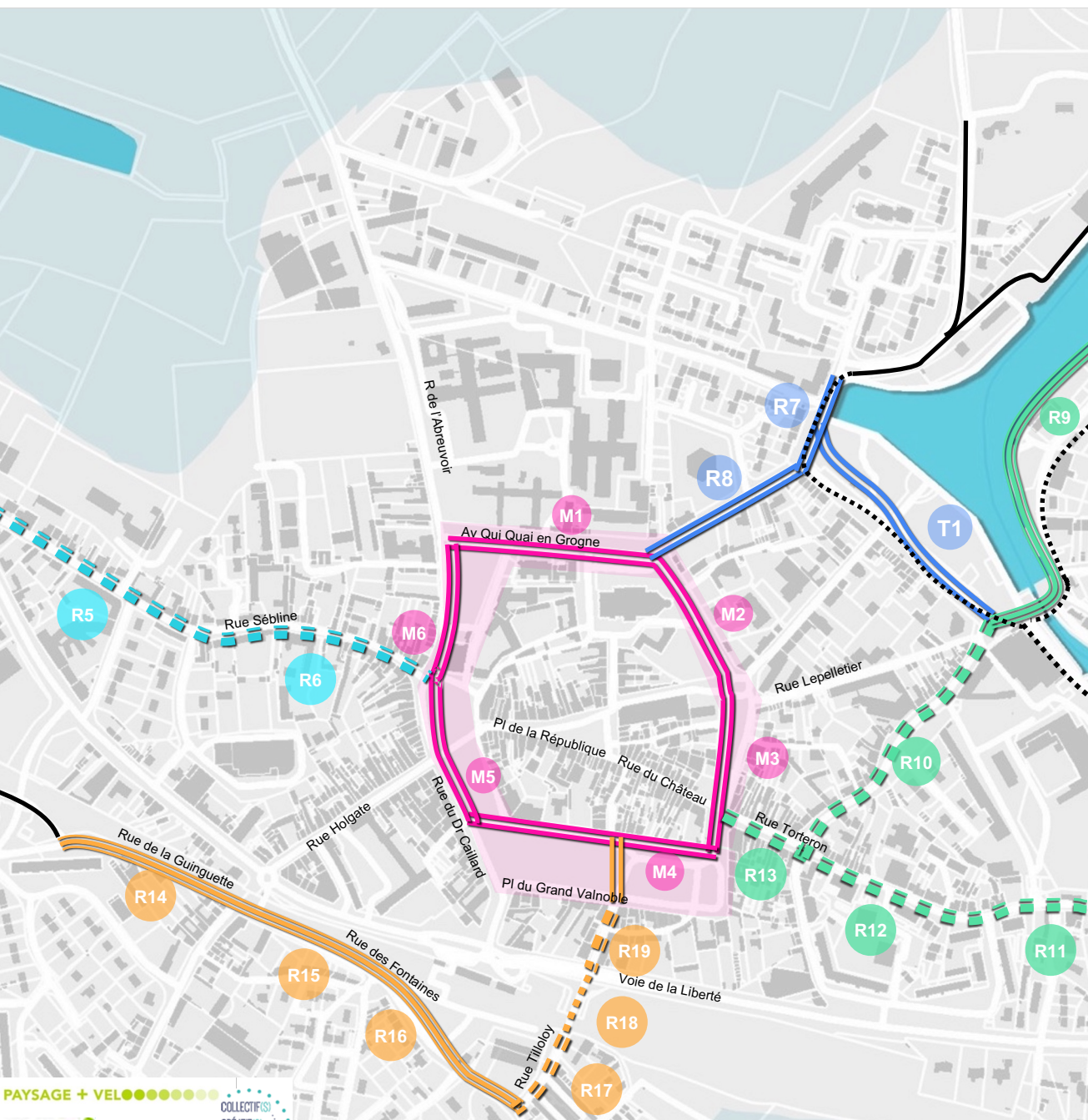
G

Récapitulatifs



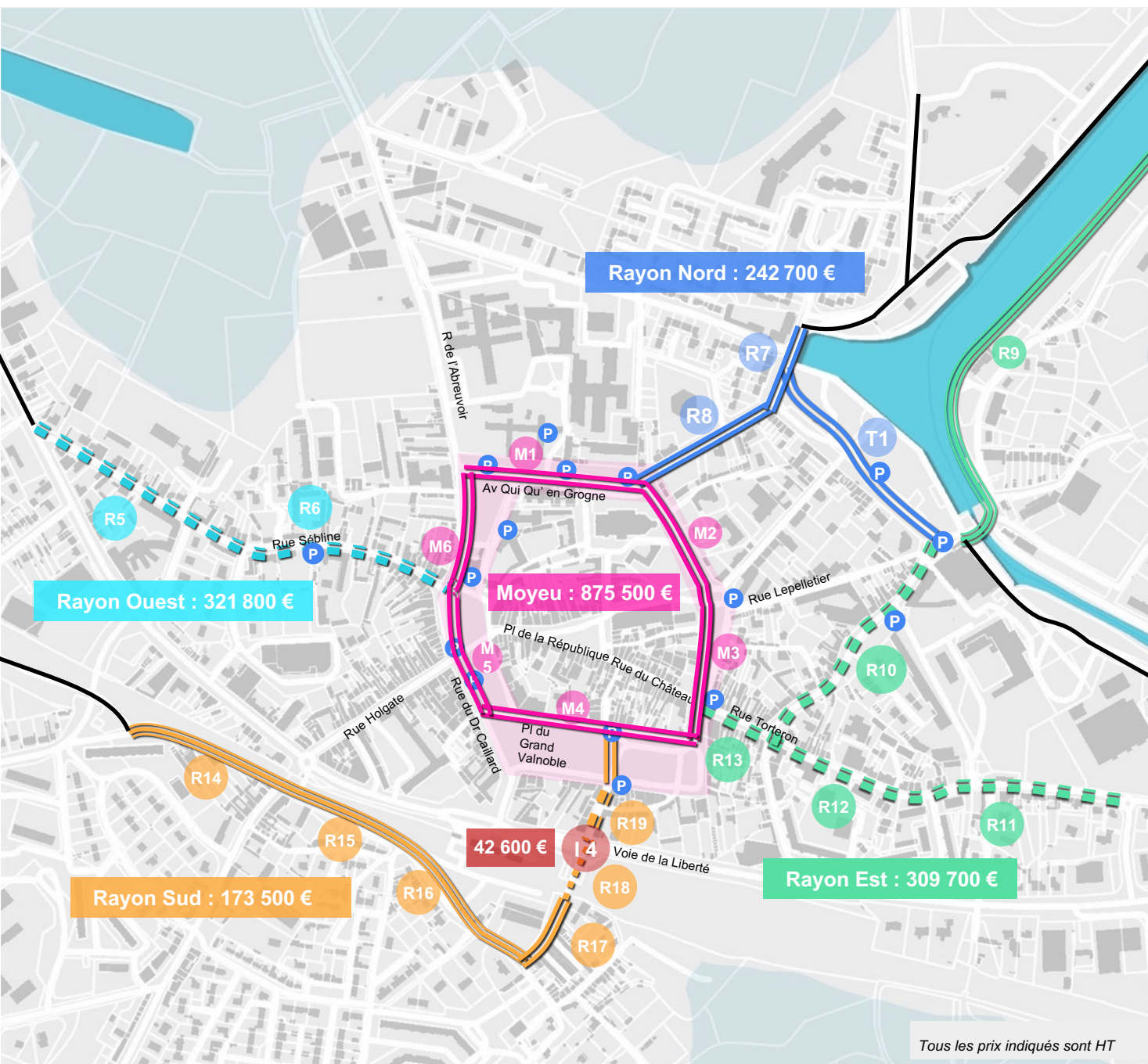
Types d'aménagement :

-  **Voie verte**
 - R 9** Rue des Remblais
-  **Piste cyclable bidirectionnelle côté ouest**
 - R1** Entre Saint-Côme-du Mont et « D-Day »
 - R2** Entre village et carrefour « D-Day »
 - R3** Village des Ponts Douve
 - R4** Entre rond-point des palmiers et la maison du parc










Types d'aménagement :

- Voie verte**
- R 9 Rue des Remblais
 - R14 Rue de la Guinguette Nord
 - R15 Rue des Fontaines Ouest
 - R16 Rue des Fontaines Est
- Piste cyclable bidirectionnelle**
- M1 Avenue Qui Quai en Grogne
 - M2 Avenue du Vieux Rempart
 - M3 Place Desplanques Dumesnil
 - M4 Place du grand Valnoble
 - M5 Rue du Docteur Caillard/
Place marché aux pommes
 - M6 Rue de l'Abreuvoir Sud
 - R7 Chemin du Grand Bas Pays
 - R8 Rue du Bassin à flots
 - T1 Rue de Caligny
 - R19 – liaison moyeu
- Deux pistes cyclables**
- R17 Rue de Tilloloy Sud
- Double sens cyclable**
- R5 Rue Seblaine Ouest
 - R6 Rue Seblaine centrale
 - R10 Rue Sivard de Beaulieu
 - R11 Rue Giesnard Est
 - R12 Rue de l'Isle /
Rue Giesnard Ouest
 - R13 Rue Torteron
 - R19 Rue de Tilloloy Nord
- Itinéraire sans aménagement**
- R18 Passage sous tunnel

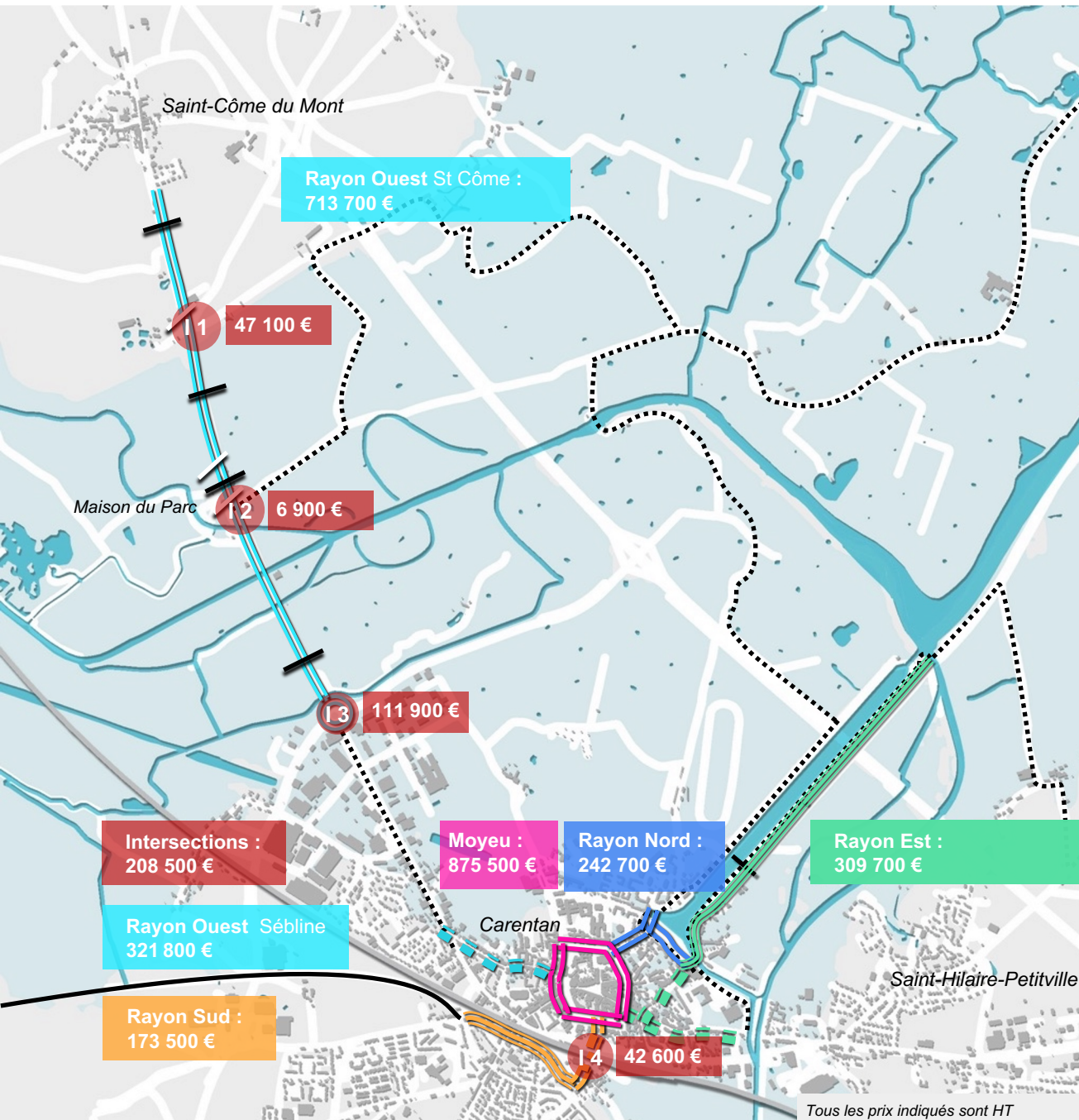


Types d'aménagement :

-  Deux pistes cyclables
R17
-  Piste cyclable
bidirectionnelle
M1, M2, M3, M4, M5, M6,
R7, R8, T1
-  Voie verte
R9, R14, R15, R16
-  Deux bandes cyclables
R11
-  Double sens cyclable
R5, R6, R10, R11, R12,
R13, R19
-  Sans aménagement
R18
-  I4 Intersection I4

RECAPITULATIF centre urbain	HT
RAYON OUEST Rue Séblina	321 800 €
RAYON NORD	242 700 €
RAYON EST	309 700 €
RAYON SUD	173 500 €
LE MOYEU	875 500 €
INTERSECTION I4	42 600 €
STATIONNEMENT VÉLO <i>hors itinéraires</i>	11 000 €
TOTAL	1 976 800 €

Tous les prix indiqués sont HT



Types d'aménagement :

- Piste cyclable bidirectionnelle – double piste cyclable
R1, R2, R3, R4
R7, R8, T1
M1, M2, M3, M4, M5, M6,
R17
- Voie verte
R9 Rue des Remblais
- Deux bandes cyclables
R11
- Double sens cyclable
R5, R6, R10, R11, R12,
R13, R19
- Sans aménagement
R18

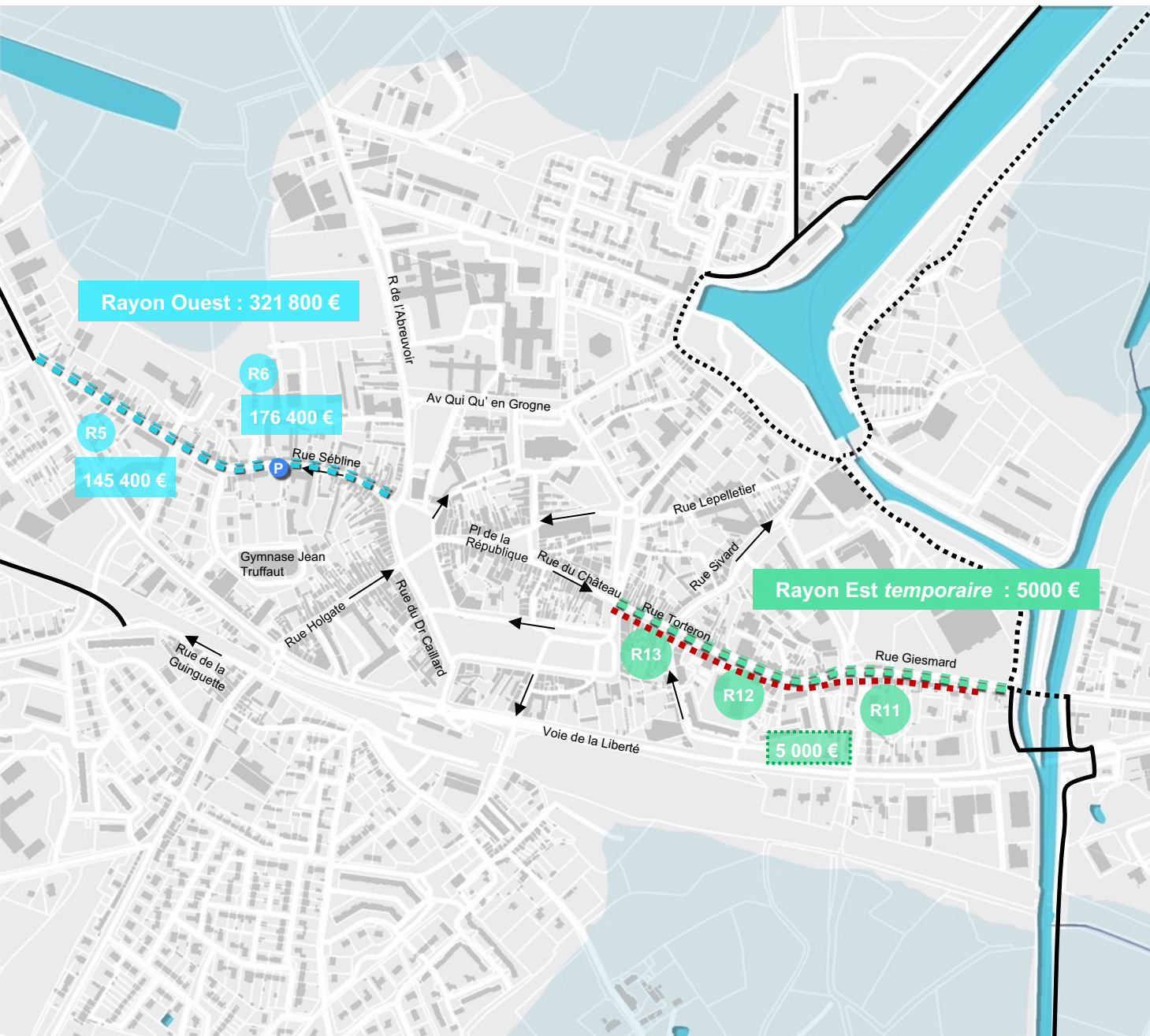
Intersection

RECAPITULATIF GLOBAL	HT
RAYON OUEST Route Saint-Côme	713 700 €
RAYON OUEST Rue Séblin	321 800 €
RAYON NORD	242 700 €
RAYON EST (pour R11 option 2)	309 700 €
RAYON SUD	173 500 €
LE MOYEU	875 500 €
INTERSECTIONS	208 500 €
STATIONNEMENT VÉLO hors itinéraires	39 000 €
TOTAL	2 884 400 €

Tous les prix indiqués sont HT

H

Temporalité



Rayon Ouest : 321 800 €

R5
145 400 €

R6
176 400 €

Rayon Est temporaire : 5000 €

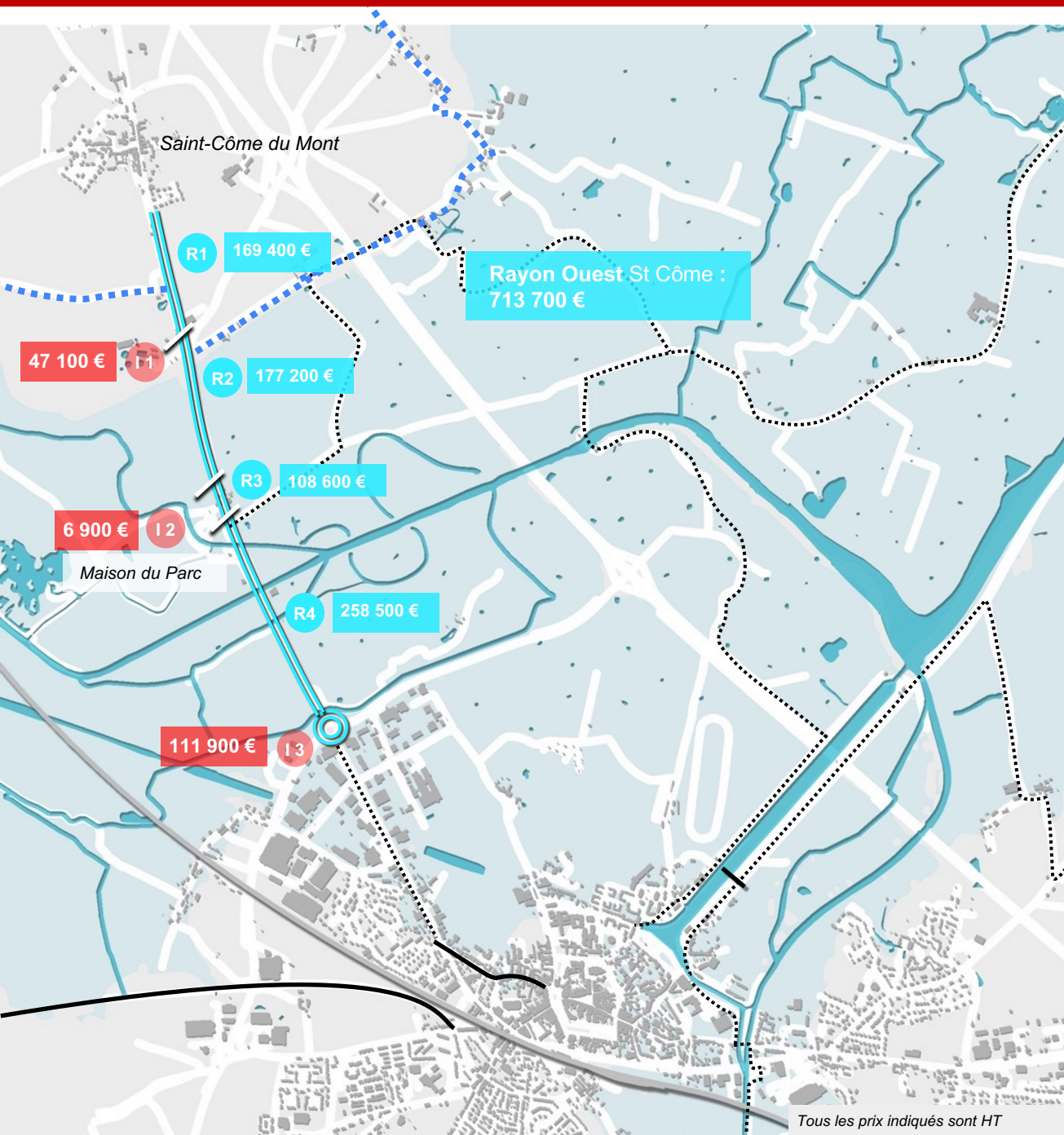
5 000 €






- Itinéraire existant
- Aménagement existant
- Sens unique existant
- Double sens cyclable
R11, R12, R13
- Mise en sens unique

Temps 1	Total HT
RAYON OUEST R5 + R6 Rue Séblin	321 800 €
RAYON EST : R 11 /12 /13 temporaire	5 000 €
TOTAL	326 800 €

N.B. A réaliser en même temps :

- le **plan de circulation** dans une fourchette de 10 000 € à 40 000 €, selon le périmètre retenu et dans l'attente de la possible réouverture du Pont John Tucker
- des **comptages** avant et après l'expérimentation.



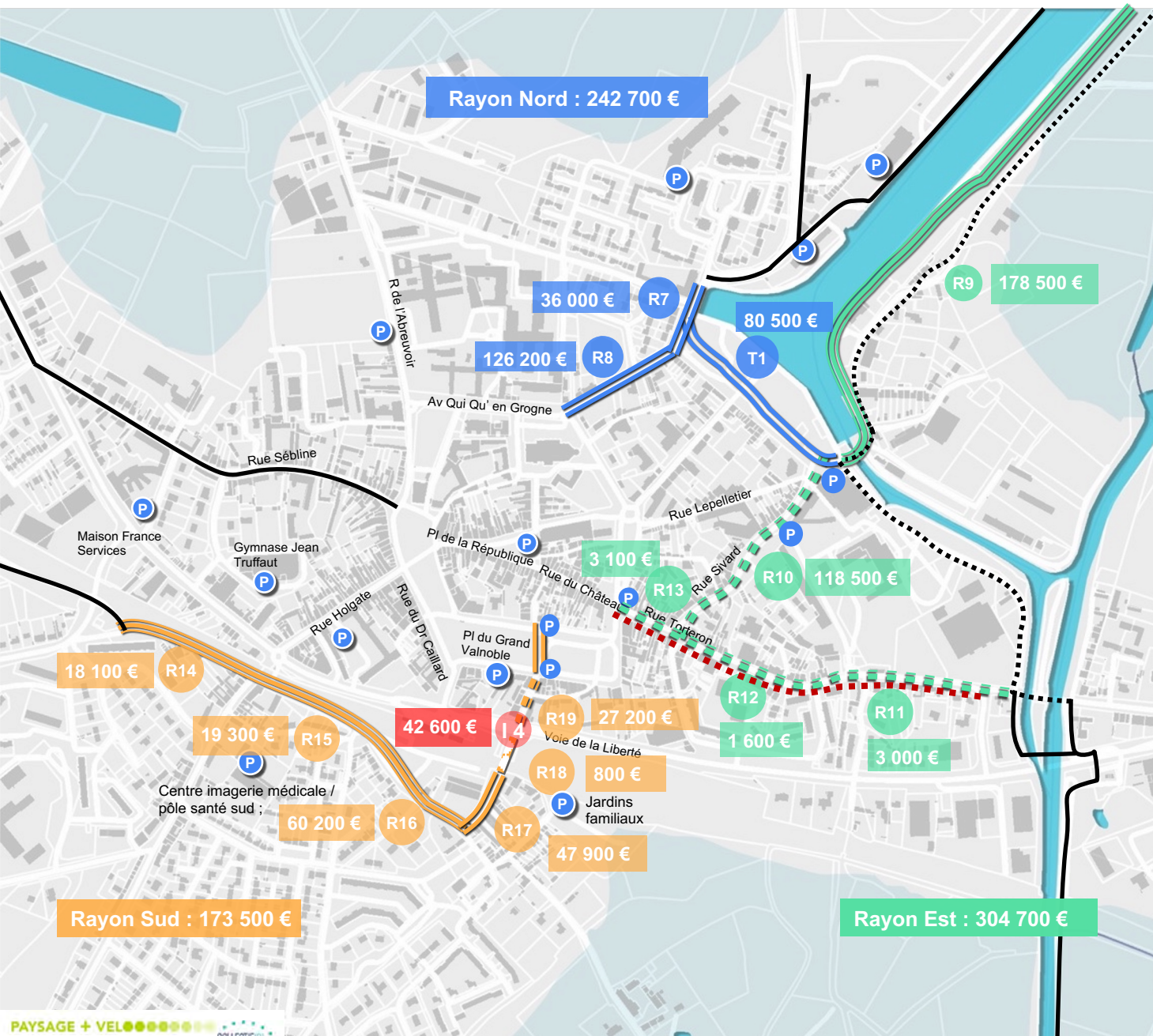
-  Piste cyclable bidirectionnelle
R1, R2, R3, R4
R7, R8, T1
-  Stationnement vélo - 5 arceaux
Inclus dans itinéraires
-  Aménagement existant
-  Itinéraire existant
-  Boucles à mettre en place

TEMPS 2	GLOBAL
RAYON OUEST - Route St Côme	713 700 €
Intersections I1, I2, I3	165 900 €
Stationnement échelle territoire hors itinéraires - 17 lieux	17 000 €
Stationnement échelle aggro hors itinéraires - 11 lieux	11 000 €
TOTAL	907 600 €

Pour le repérage du stationnement hors itinéraires, voir cartes dédiées

Une fois les « rayons » installés, les boucles peuvent être mises en place (étude de jalonnement + signalétique à réaliser; non chiffrés ici)

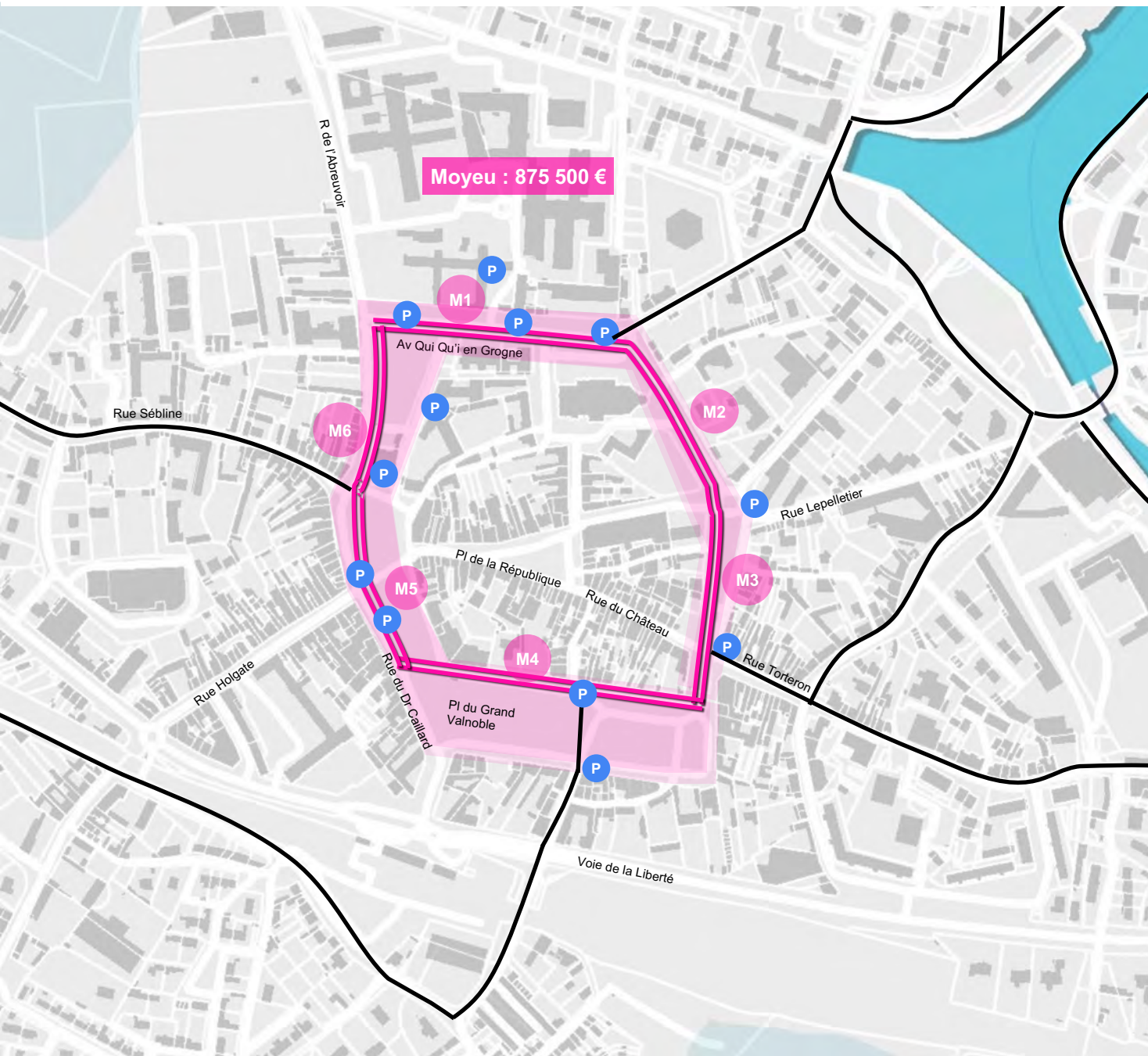
Tous les prix indiqués sont HT



- Aménagement existant
- Double pistes cyclables R17
- Voie verte R14, R15, R16
- Deux bandes cyclables R11 (Option)
- Double sens cyclable R5, R6, R10, R19
- Zone 20 – voie partagée R18
- Intersection I4
- Stationnement inclus dans itinéraires
- Stationnement hors itinéraire centre-ville

Temps 3	Total HT
RAYON NORD	242 700 €
RAYON EST	304 700 €
RAYON SUD	173 500 €
Intersection I 4	42 600 €
Stationnement hors itinéraires – 11 lieux	11 000 €
TOTAL	782 500 €

Une fois les « rayons » installés, les boucles peuvent être mises en place (étude de jalonnement + signalétique à réaliser; non chiffrés ici)



— — Piste cyclable bidirectionnelle
M1, M2, M3, M4, M5, M6,
R14 raccordement

Temps 3	
	Total HT
LE MOYEU	875 500 €
TOTAL	875 500 €

Récapitulatif	
	Total HT
Temps 1	326 800 €
Temps 2	922 600 €
Temps 3	782 500 €
Temps 4	875 500 €
TOTAL	2 907 400 €

Annexes

Vous trouverez ici l'ensemble des éléments ayant servis à l'étude, mais non intégrés dans le corps du livrable, comme :

- Le résultat de l'atelier participatif ;
- Des éléments didactifs ayant servis aux présentations ;
- Les schémas directeurs cyclables présentés en CoTec du 18 novembre 2022 comportant des propositions issues de l'atelier participatif du 17 septembre 2022 dont certaines ont été intégrées dans le schéma directeur cyclable définitif ;
- Les scénarios de priorisation et les analyses avantages – inconvénients présentées au CoPil du 12 décembre ;
- Les propositions d'aménagement proposées non retenues ;
- Un récapitulatif de proposition de sens uniques, non retenues.



Légende



Itinéraires prioritaires
(phase 1)



Zone piétonne



Espace à
réaménager,
végétaliser,
piétonner, supprimer
du stationnement)



« Like »

Demande d'ordre général :

- Mieux signaler la zone 30 !

Demandes prises en compte

- Réaménagement global de l'espace des anciens remparts >
- Analyse de l'espace façade à façade avec propositions générales de requalification.
- Plus forte végétalisation de l'espace public

A propos de la piétonnisation :

Une étude globale de circulation est nécessaire qui dépasse le cadre de cette étude.

Pourquoi prioriser ?

- La commune ne pourra pas mettre en œuvre l'ensemble des itinéraires d'une manière immédiate, par manque de moyens techniques, humains, financiers. Un phasage est à prévoir.
- Le schéma cyclable priorisé permet d'offrir une vision d'ensemble des travaux à échelonner et de garantir ainsi une cohérence des actions à mener.
- Ce phasage permet également de faire des sections « tests », notamment avant de commencer des travaux lourds, d'étudier les usages, la pertinence des choix faits et de modifier le cas échéant les projets à venir.

Par où commencer ?

Plusieurs stratégies sont possibles pour lesquelles nous avons imaginé quelques scénarios de principe spatialisés :

1. Commencer là où la situation est la plus **dangereuse** – nécessitant un aménagement cyclable lourd type piste cyclable ou Voie verte.
2. Commencer là où c'est le **plus simple** – sur des routes peu circulées, où des aménagements légers, jalonnement ou marquage, peuvent être suffisants.
3. Là où la demande des **usagers** et la densité des pôles générateurs de déplacement (PGD) est la plus forte, c'est-à-dire autour du **centre de l'agglomération**, en commençant par rétablir les **continuités** des aménagements existants et de desservir les zones d'activités et commerciales et les équipements sportifs.

NB. La stratégie définitive sera arrêtée en phase 2, après validation des types d'aménagement proposés.

Cette priorisation permet de retenir les grands principes.

Elle servira ensuite d'identifier les sections des itinéraires prioritaires à étudier en détail lors de la phase 2.

>>> les sections retenus à réaliser « à court terme ».

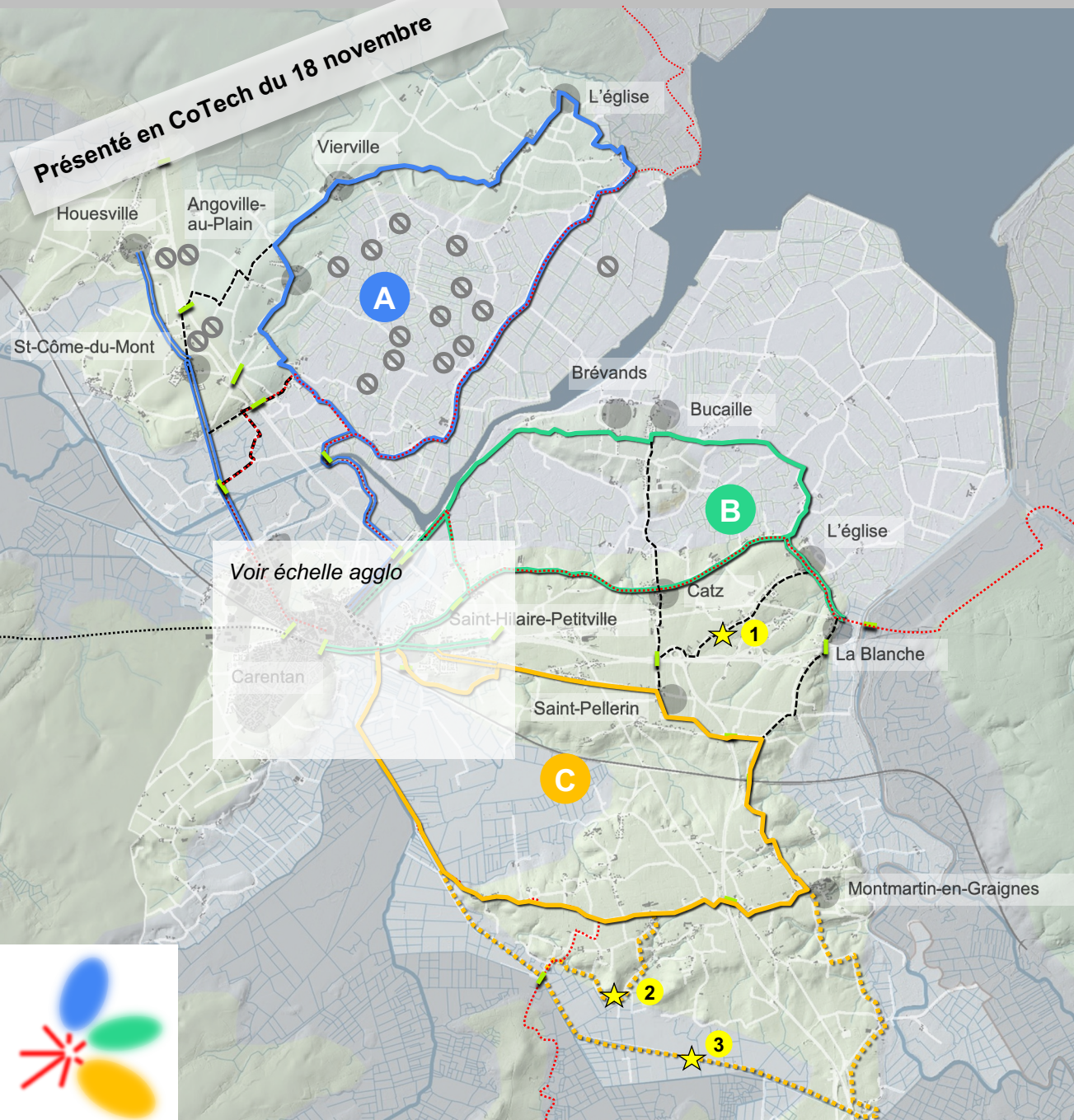
N.B Les autres sections figurent toujours dans le schéma directeur cyclable.

Vous avez un jeu de cartes que vous pouvez annoter !

	Types	Travaux <i>(hors signalétique)</i>	Type de route et circulation	Coût moyen/ml <i>(hors signalétique + autres aménagements et foncier)</i>
1	Jalonnement	S.o.	zone 20 ; Route de campagne très peu circulée ;	-
2	CVCB	Marquage > 2 x 1,20 m	Route de campagne peu circulée (< 4000v/j.)	12 €
3	Double sens cyclable	Marquage > 1,20 m	Centre-ville, quartier d'habitation (< 4000v/j.)	6 € à 10 €
4	Bande cyclable	Marquage > 1,20 m	Route à circulation modérée (< 4000v/j.)	12 € <i>(sans travaux)</i>
5	Piste cyclable bidirectionnelle	Séparé de la chaussée > 3 m	Route à circulation forte (> 4000v/j.)	400 à 750 € <i>Selon projet</i>
6	Voie verte	Site propre, > 3 m.	site propre	300 à 500 € <i>Selon projet</i>



Présenté en CoTech du 18 novembre



A. Boucle du Plain

- Vélomaritime à travers le marais et franchissement de la Douve
- le marais, la Corniche du plain,
- Vierville, Angoville accès à Saint-Marie-du-Mont et à Utah-Beach ;
- RD 913 + RD 974

B. Boucle de Brévands

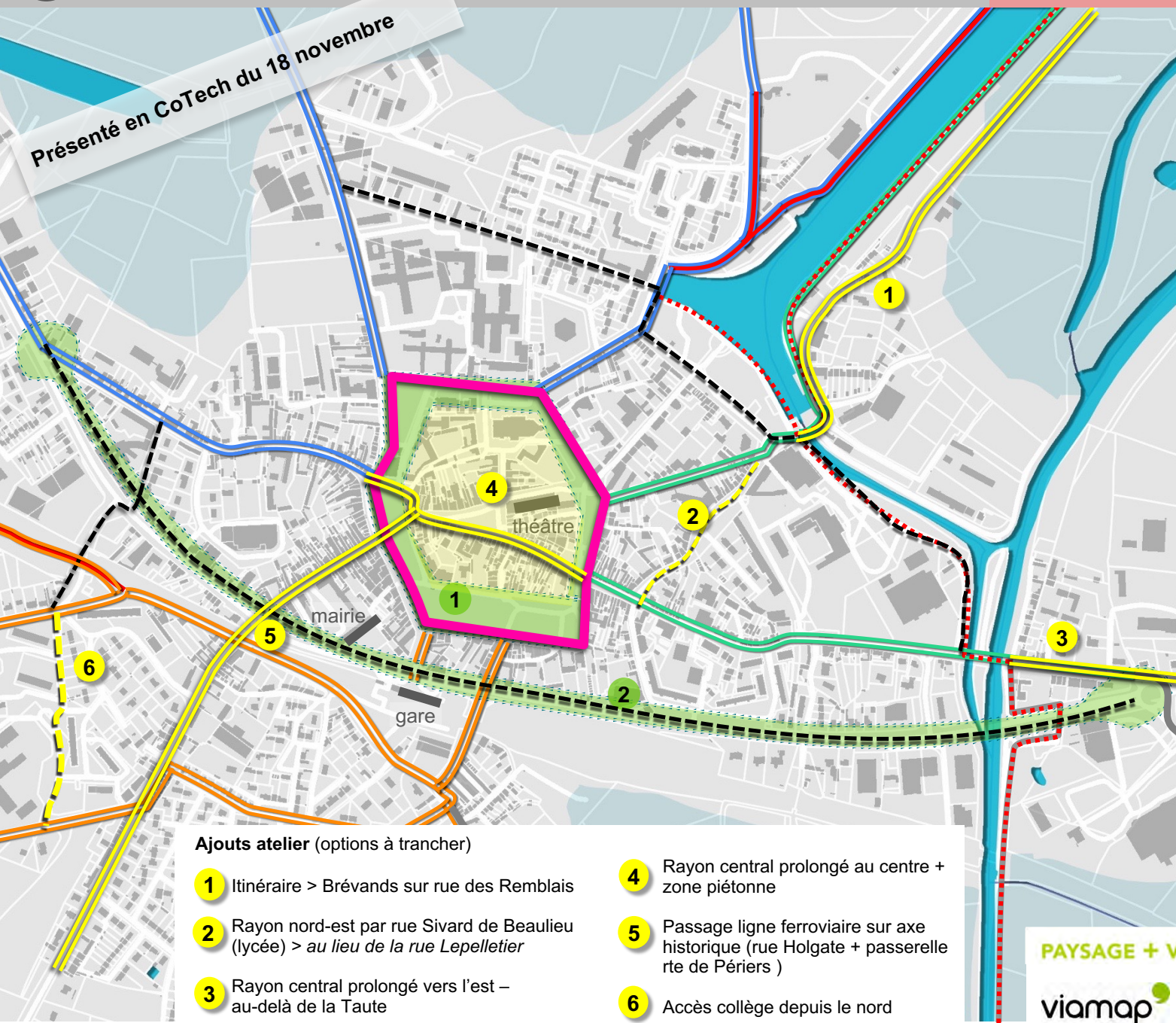
- Vélomaritime vers le Calvados
- canal, polders, corniche de Brévands
- Brévands, Buaille, Catz, la Blanche ;
- RD 613

C. Boucle de Graignes :

- Vélomaritime vers le Sud
- canal de la Taute, corniche St-Pellerin
- Montmartin-en-Graignes, Saint-Pellerin,
- Nouvelles sections le long du canal de la Taute à la Vire

- Itinéraire existant.
- Boucles sur routes assez peu circulées
- Rayon (accroche à Carentan)
- Tangente / liaison interboucle
- Proposition de l'atelier (3 - options)
- Pour info : Voie en impasse

Présenté en CoTech du 18 novembre



- ⋯ Itinéraire existant
- aménag. existant
- boucles territoire
- boucle centrale, le « moyeu »
- « Rayons » lien
- entre centre et le territoire (boucles terr, les quartiers, les polarités.
-
- - - Tangentes
Liens entre rayons

Aménagement global
(circulation motorisée, stationnement, piétons, vélos, plantations) :

- Requalifier l'espace public
- 1 autour du **moyeu**, anciens remparts
- 2 la Voie de la Liberté et ses carrefours
- 3 Extension zone 20

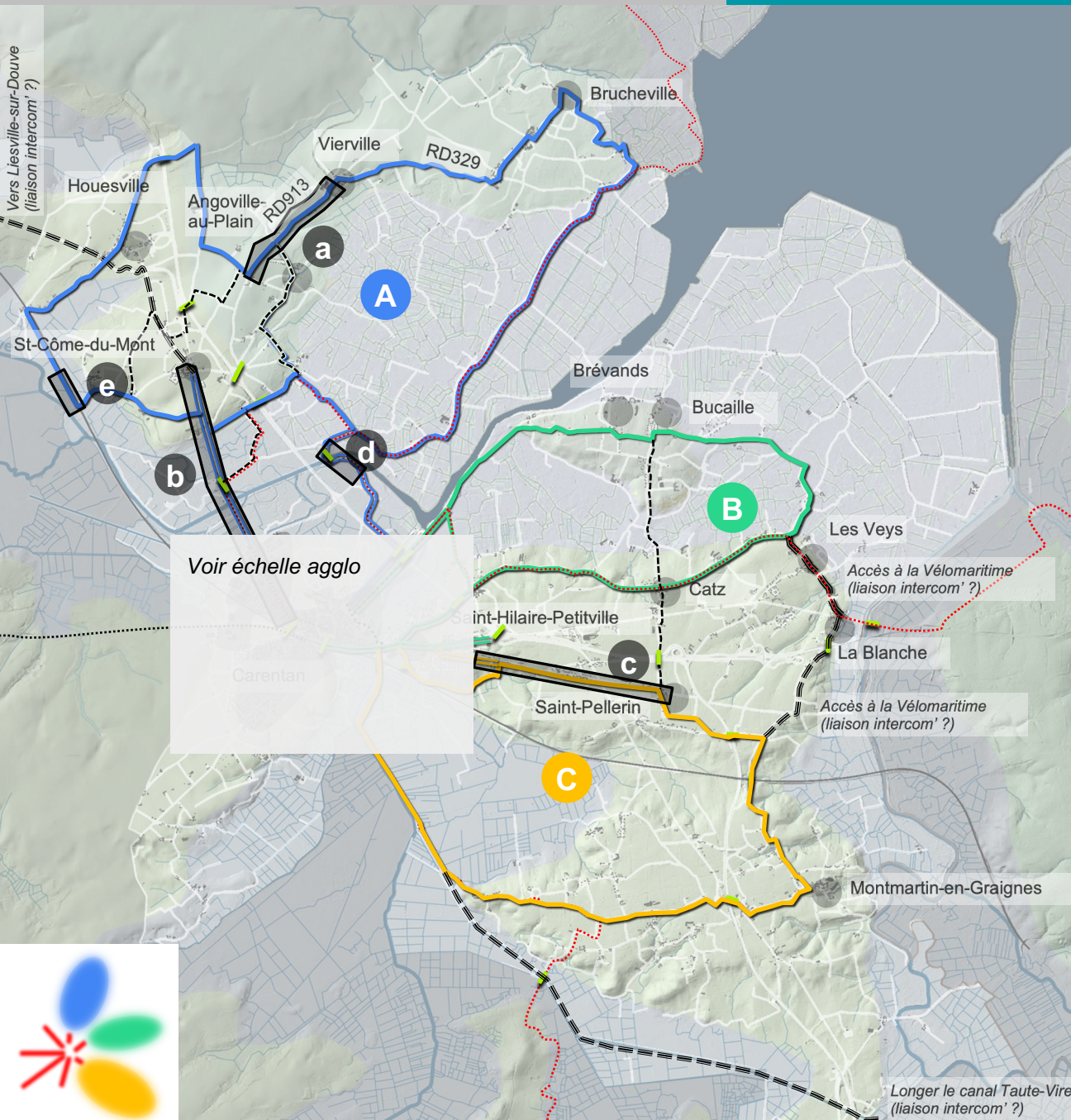
Ajouts atelier (options à trancher)

- 1 Itinéraire > Brevands sur rue des Remblais
- 2 Rayon nord-est par rue Sivard de Beaulieu (lycée) > au lieu de la rue Lepelletier
- 3 Rayon central prolongé vers l'est – au-delà de la Taute
- 4 Rayon central prolongé au centre + zone piétonne
- 5 Passage ligne ferroviaire sur axe historique (rue Holgate + passerelle rte de Périers)
- 6 Accès collège depuis le nord







PAYSAGE + VELO ●●●●●●●●●●

viamap

COLLECTIF(S)
CRÉATIF(S)
DES TERRITOIRES








Les sections nécessitant un aménagement conséquent (donc coûteux) – a priori

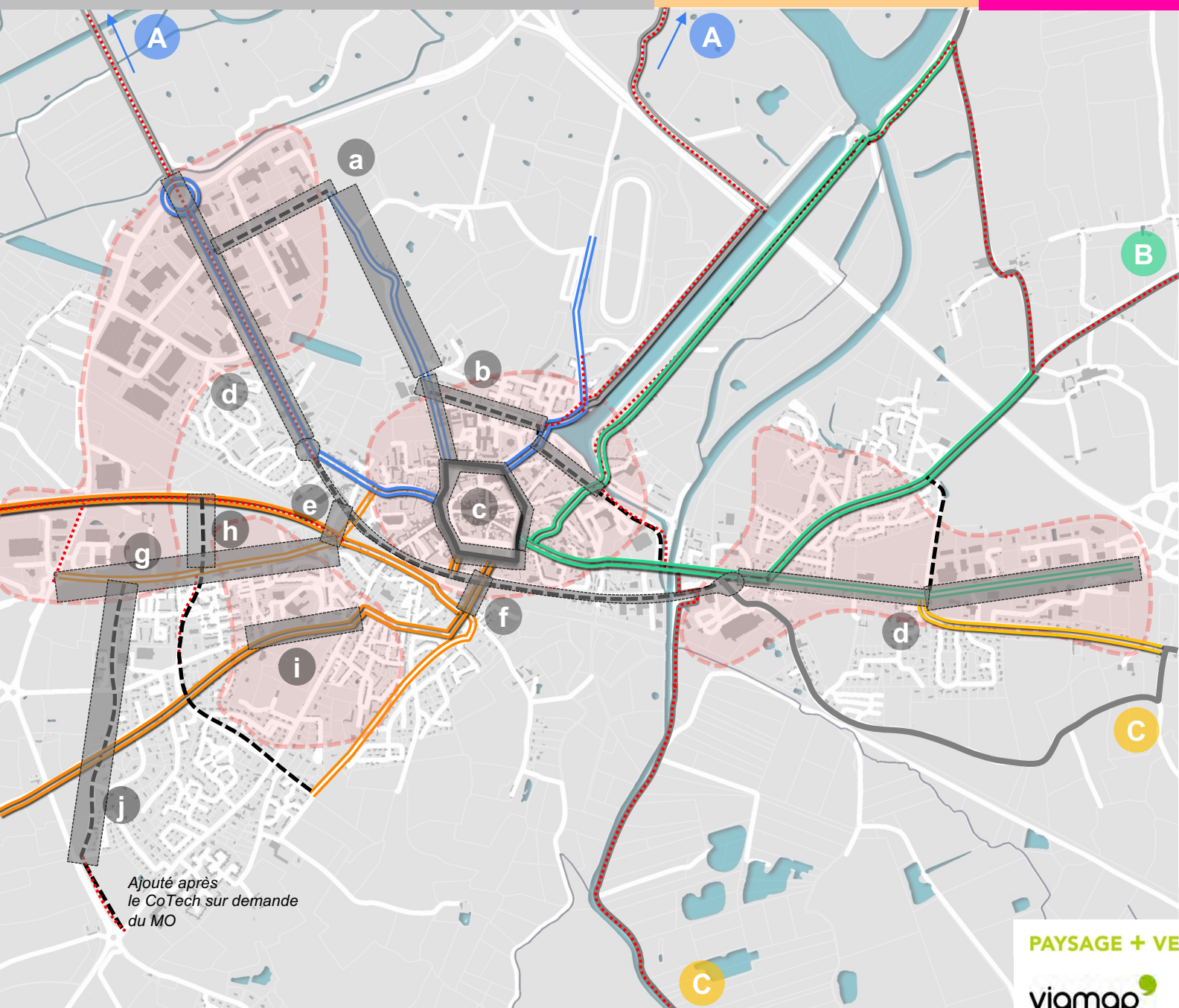
-  Aménagement conséquent
-  RD 913
-  RD 974
-  RD 544 vers Saint-Pellerin
-  Passage de la Douve, chemin d'accès
-  Marais le long de la ligne ferroviaire

NB. Il ne s'agit pas d'un repérage exhaustif sur tout le territoire. Le travail fin à réaliser par la suite peut faire apparaître d'autres secteurs, en fonction des données non connues à ce jour (dimension de chaussée / comptages...).

Légende

-  Itinéraire existant.
-  Boucles sur routes assez peu circulées
-  Rayon (accroche à Carentan)
-  Tangente / liaison interboucle
-  Liaison intercomm'

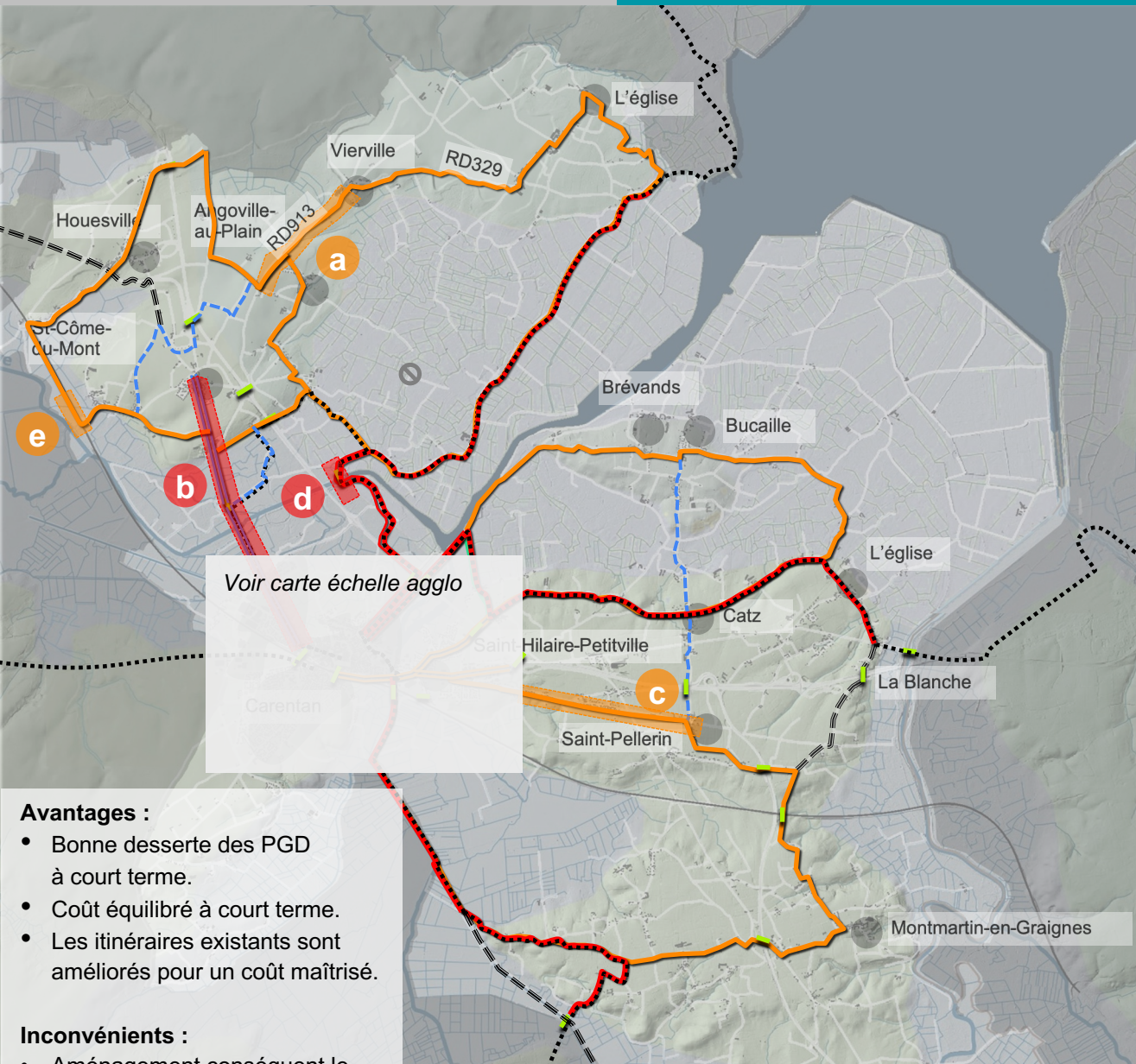




- ⋯ Itinéraire existant
- boucles territoire
- boucle centrale, le « moyeu »
- ≡ « Rayons »
- - - Tangentes
Liens entre rayons

- Travaux conséquents**
- a** Rue de Blactot / rue de l'Abreuvoir
- b** Rue de l'ancien canal / Rue de Caligny
- c** Boucle centrale
- d** Voie de la liberté
- e** Pont
- f** Tunnel
- g** Rue de la Guinguette
- h** Accès voie verte
- i** Route d'Auvers
- i** « Chemin de ronde »

Ajouté après le CoTech sur demande du MO



Voir carte échelle aggro

- Avantages :**
- Bonne desserte des PGD à court terme.
 - Coût équilibré à court terme.
 - Les itinéraires existants sont améliorés pour un coût maîtrisé.

- Inconvénients :**
- Aménagement conséquent le long de la voie de la Liberté / cohabitation difficile avec circulation automobile

Commencer par conforter l'existant et rétablir les continuités.

Court terme

- Conforter les itinéraires existants ; Rétablir les continuités entre les aménagements existants
- Améliorer le passage de la Douve
- Aménagement conséquent le long d'un axe routier :
- RD 974, voie de la liberté

Moyen terme

- Établir les boucles
- Aménagements nécessaires sur les boucles, chemins et routes secondaires
- RD 913
- RD 544 vers Saint-Pellerin
- Marais le long de la ligne ferroviaire

Long terme

- Tangentes, rayons et interboucles

Présenté en CoPil du 12 décembre



- Avantages ?**
- Sécurité routière sur les routes les plus circulés
- Inconvénients ?**
- Coût important à court terme
 - Itinéraires fragmentés
 - Ce ne sont pas les routes les plus agréables qui sont aménagées en premier

Commencer par les situations les plus dangereuses

indispensables pour l'usage du vélo sur les itinéraires projetés le long des axes routiers.

Court terme : Sections dangereuses

- Aménagement conséquent
- RD 913
- RD 974

Moyen terme : Sections roulées

- Aménagement conséquent
- RD 544 vers Saint-Pellerin

Long terme : Les boucles tranquilles

- Aménagements conséquent sur route non dangereuse (confort / continuité)
- Passage de la Douve (confort)
- Marais le long de la ligne ferroviaire

- Itinéraire existant.
- Boucle sur routes peu circulées
- Rayon (accroche à Carentan)
- Rayon secondaire
- Tangentes (liaisons interboucles)
- Boucle annexe (option)
- Liaison intercom

Présenté en CoPil du 12 décembre



Voir carte échelle aggro

- Avantages :**
- Coût faible à court terme pour un important linéaire d'itinéraires.
 - Les routes les plus agréables et le moins circulées sont valorisées en premier.
 - Possibilité d'expérimenter avant d'aménager.
- Inconvénients :**
- Le réseau garde des discontinuités à court terme.

Commencer par les aménagements les plus légers :

Court terme

- Renforcer le jalonnement et la communication sur les itinéraires peu circulées, peu dangereuses ;
- Notamment sur les boucles.

Moyen terme

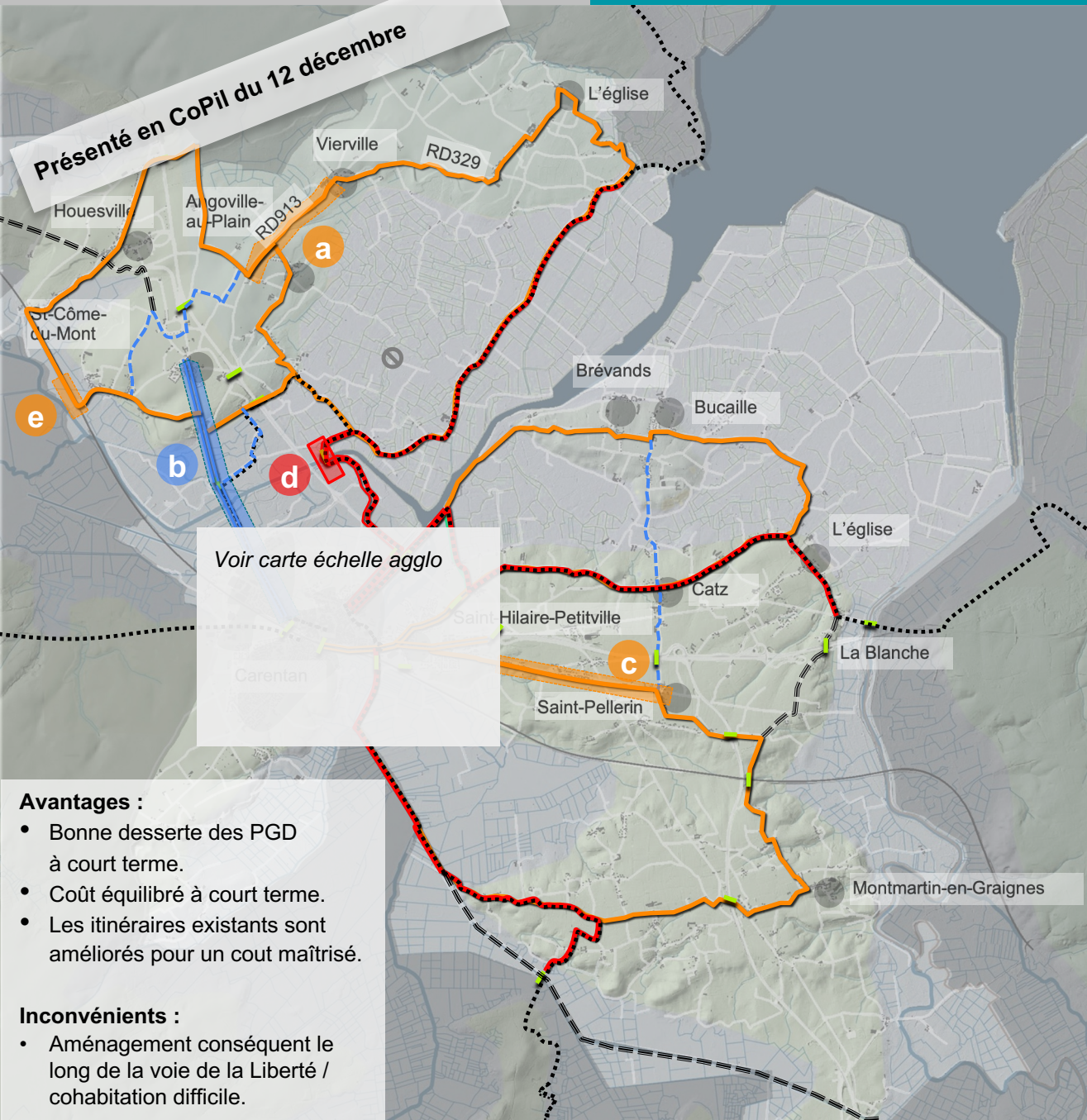
- Aménagements nécessaires sur les boucles, chemins et routes secondaires
- a RD 913
- c RD 544 vers Saint-Pellerin
- d Passage de la Douve
- e Marais le long de la ligne ferroviaire

Long terme

- Aménagement conséquent le long d'un axe routier
- b RD 974, voie de la liberté

- Itinéraire existant.
- Boucle sur routes peu circulée
- == Rayon (accroche à Carentan)
- - - Tangente, Liaison interboucle
- === Liaison intercommunale

Présenté en CoPil du 12 décembre



Voir carte échelle agglo

- Avantages :**
- Bonne desserte des PGD à court terme.
 - Coût équilibré à court terme.
 - Les itinéraires existants sont améliorés pour un cout maîtrisé.

- Inconvénients :**
- Aménagement conséquent le long de la voie de la Liberté / cohabitation difficile.

Commencer par conforter l'existant et rétablir les continuités.

Court terme

- Conforter les itinéraires existants ;
- Rétablir les continuités entre les aménagements existants
- Améliorer le passage de la Douve

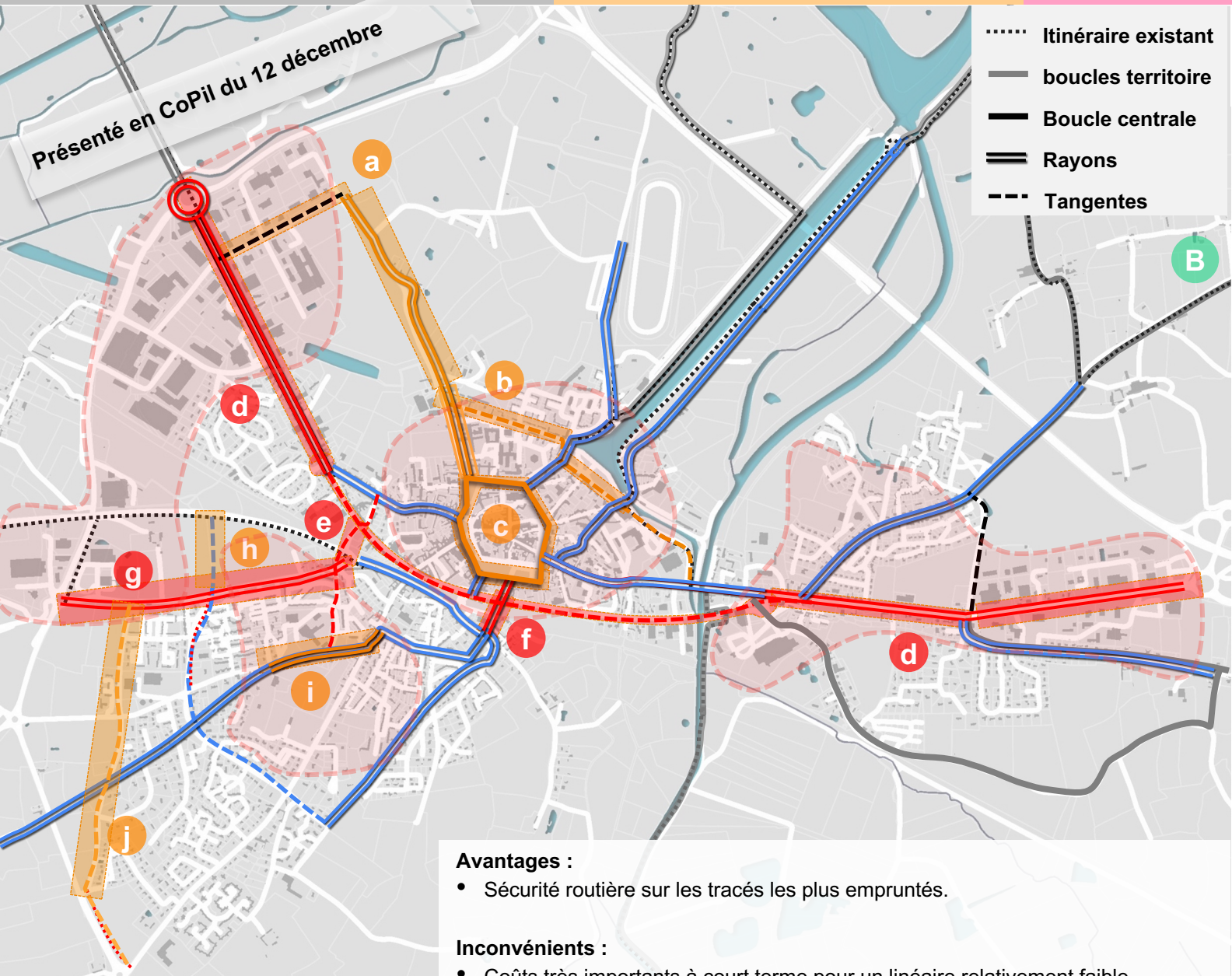
Moyen terme

- Établir les boucles
- Aménagements nécessaires sur les boucles, chemins et routes secondaires
- RD 913
- RD 544 vers Saint-Pellerin
- Marais le long de la ligne ferroviaire

Long terme

- Tangentes, rayons et interboucles
- Aménagement conséquent le long d'un axe routier
- RD 974, voie de la liberté

Présenté en CoPil du 12 décembre



- Itinéraire existant
- boucles territoire
- Boucle centrale
- Rayons
- - - Tangentes

Commencer par les sections les plus dangereuses.

Court terme

- Travaux conséquents sur routes très circulées
- d Voie de la liberté
- e Pont
- f Tunnel
- g Rue de la Guinguette

Moyen terme

- Travaux importants sur routes moins circulées
- a Rue de Blactot/ rue de l'Abreuvoir
- b Rue de l'ancien canal / Rue de Caligny
- c Boucle centrale
- h Accès voie verte
- i Route d'Auvers
- j Chemin de ronde

Avantages :

- Sécurité routière sur les tracés les plus empruntés.

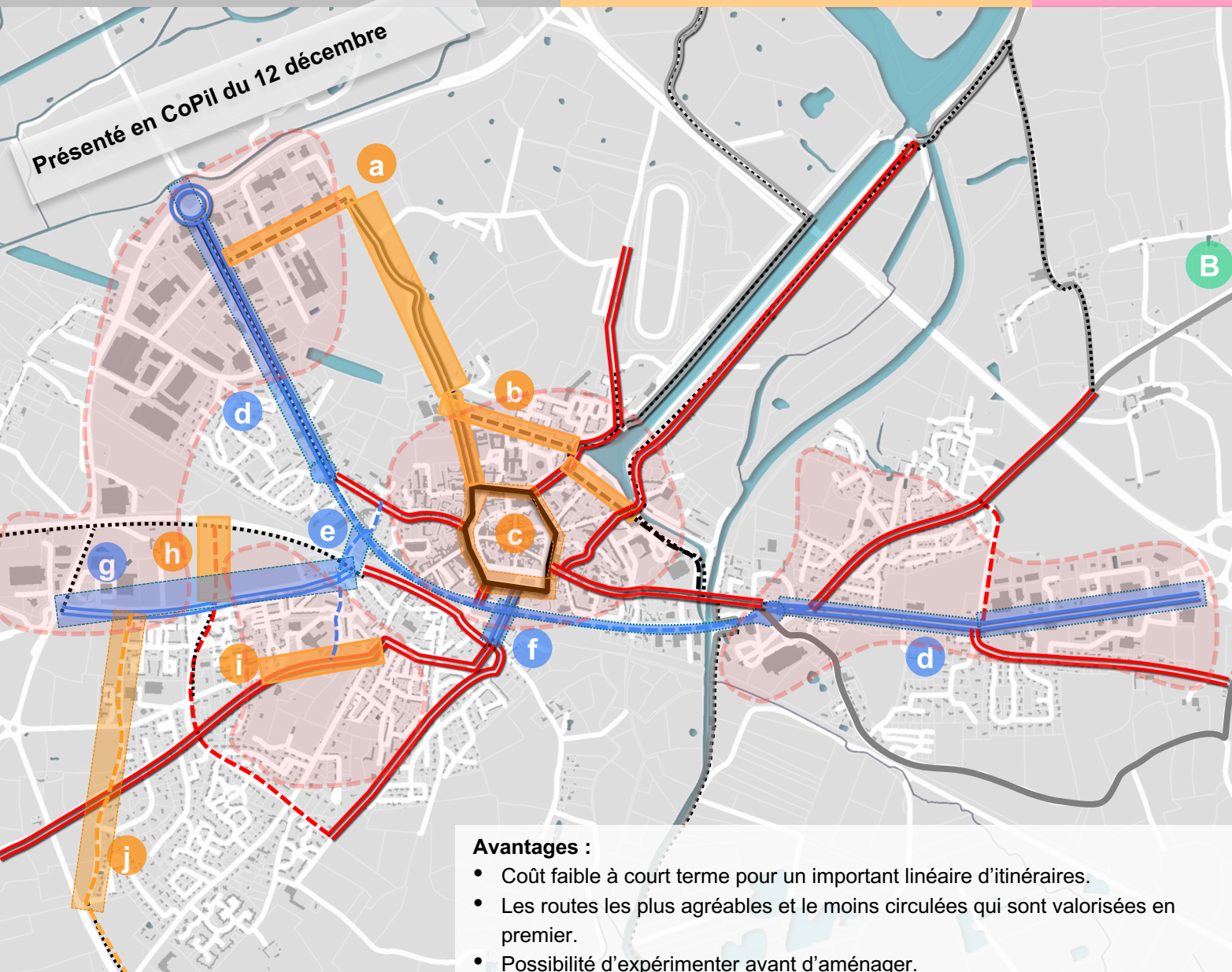
Inconvénients :

- Coûts très importants à court terme pour un linéaire relativement faible.
- Le réseau reste fragmenté.
- Ce ne sont pas les routes les plus agréables qui sont aménagées en premier.

Long terme

Les autres itinéraires

Présenté en CoPil du 12 décembre



Commencer par les aménagements les plus légers :

Court terme
Renforcer le **marquage et la signalétique** sur les voies peu roulées.

Moyen terme
Aménagements nécessaires sur les voies peu circulées.

- a** Rue de Blactot/ rue de l'Abreuvoir
- b** Rue de l'ancien canal / Rue de Caligny
- c** Boucle centrale
- h** Accès voie verte
- i** Route d'Auvers
- j** Chemin de ronde

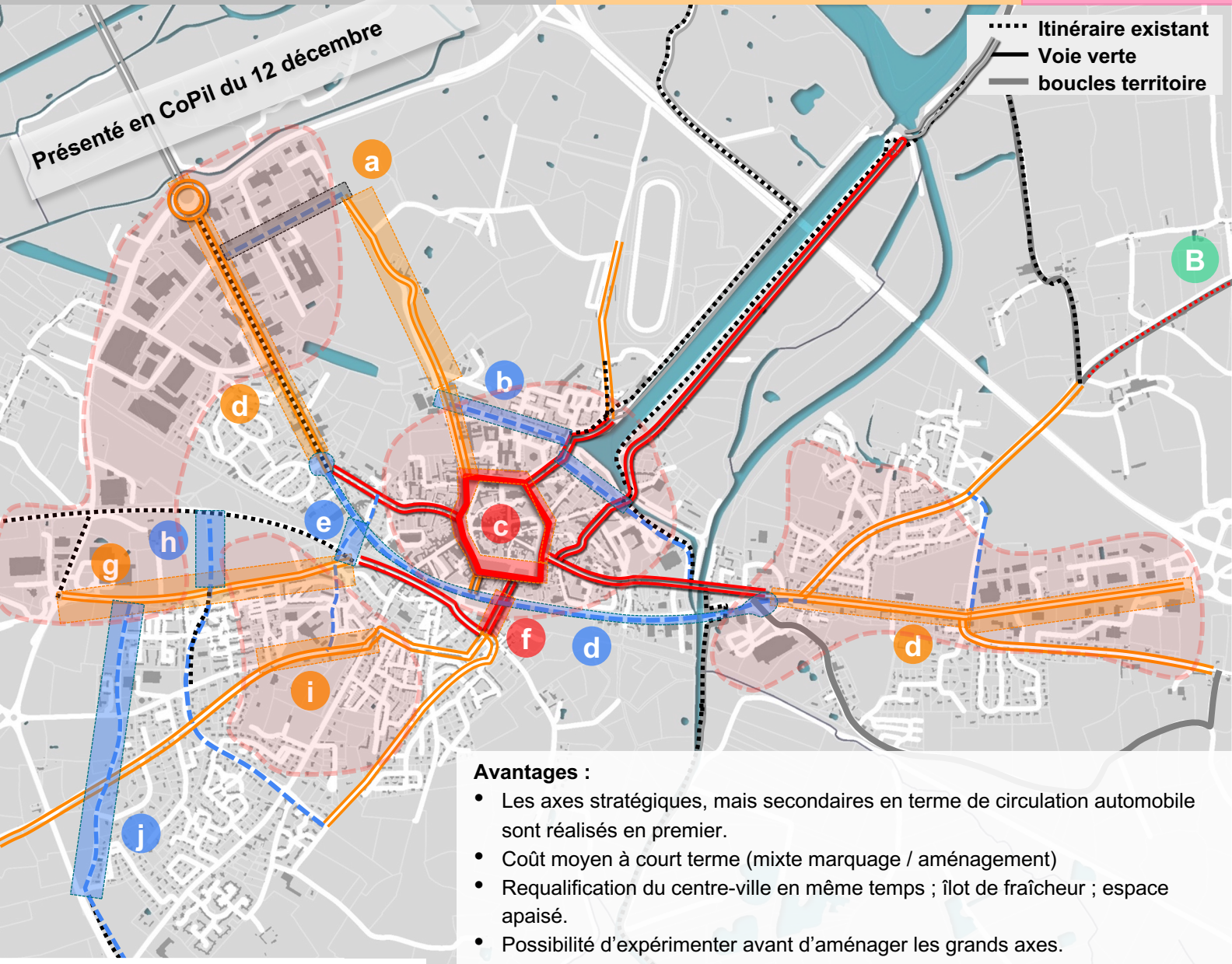
Long terme
Aménagements conséquents sur axes très circulées.

- d** Voie de la liberté
- e** Pont
- f** Tunnel
- g** Rue de la Guinguette

- Avantages :**
- Coût faible à court terme pour un important linéaire d'itinéraires.
 - Les routes les plus agréables et le moins circulées qui sont valorisées en premier.
 - Possibilité d'expérimenter avant d'aménager.

- Inconvénients :**
- Le réseau garde à court terme des discontinuités.

Présenté en CoPil du 12 décembre



Conforter l'existant et rétablir les continuités.

Court terme :

- Rayons prioritaires -**
Établir les continuités avec les aménagements existants
- Moyeux central :**
conforter accès au centre ville, ses services et commerces ; Relier les rayons

c Requalifier les anciens remparts, la place du marché

f Tunnel

Moyen terme :

- Autres rayons**
l'accès vers les quartiers dont certains avec des travaux conséquents

Long terme

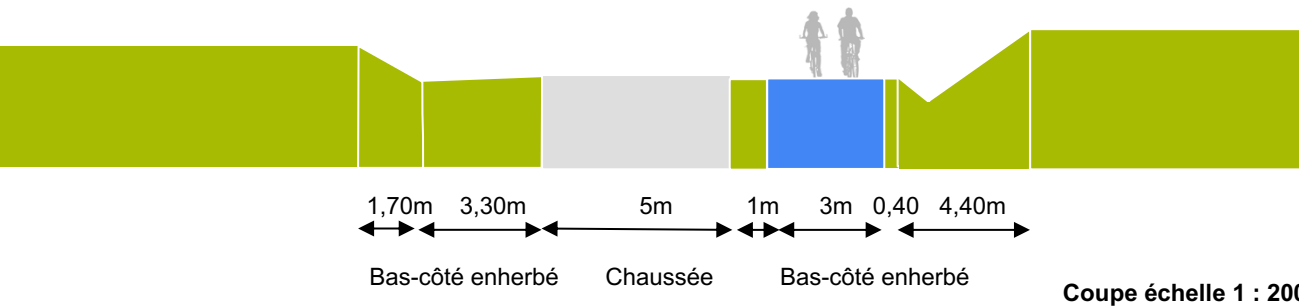
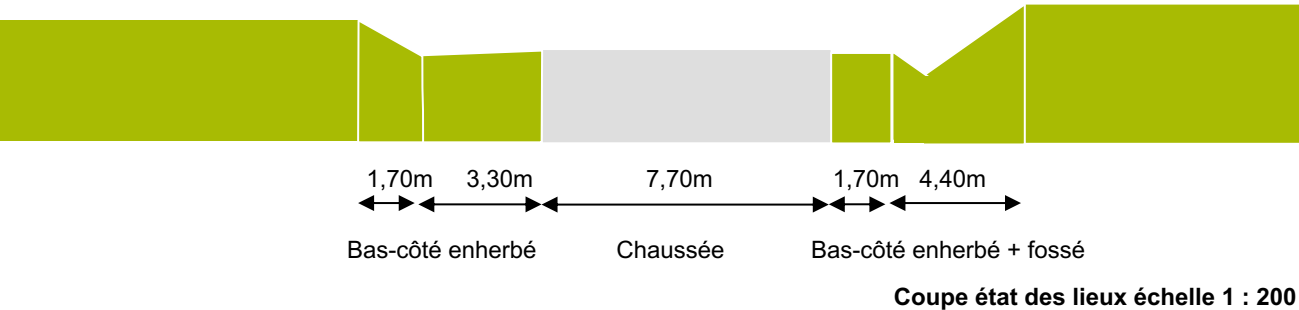
- Tangentés :**
contourner le centre ; Reboucler les rayons. dont certains avec des travaux conséquents.

Avantages :

- Les axes stratégiques, mais secondaires en terme de circulation automobile sont réalisés en premier.
- Coût moyen à court terme (mixte marquage / aménagement)
- Requalification du centre-ville en même temps ; îlot de fraîcheur ; espace apaisé.
- Possibilité d'expérimenter avant d'aménager les grands axes.

Inconvénients :

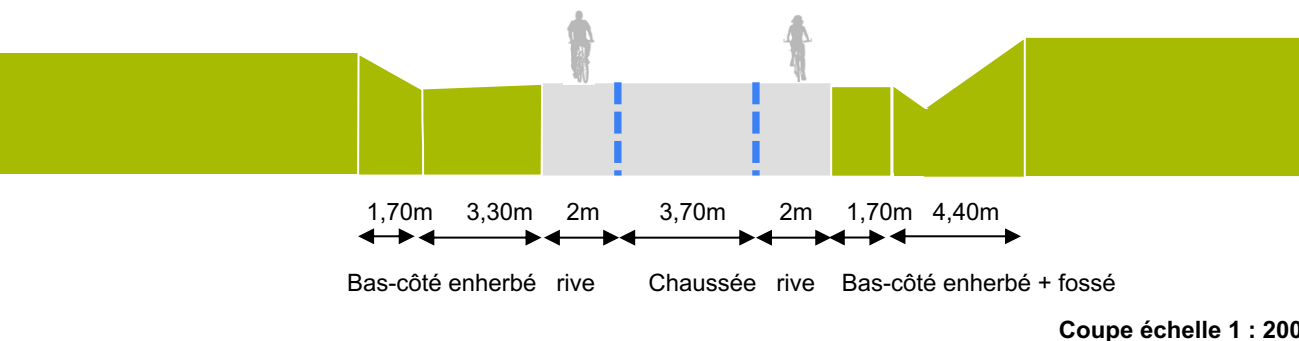
- ?



OPTION 1

1 Piste cyclable bidirectionnelle

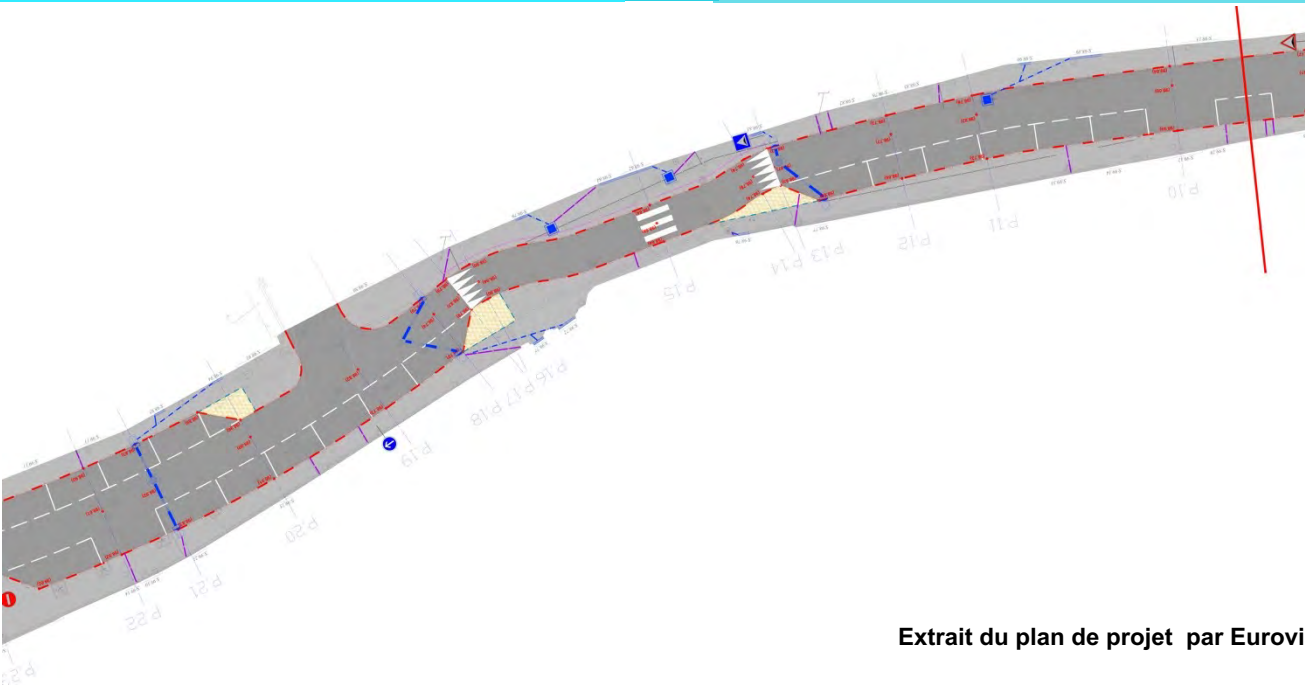
- Largeur : 3 m ; côté ouest ;
- 1 m de distance entre chaussée et piste ;
- Réduction de la chaussée à 5 m (-2,70 m) ;
- Réduction de la vitesse à 70 km/h ;



OPTION 2

Chaussidou

- Réduction de la vitesse à 70 km/h.
- Deux rives de 2 m ;
- Une bande centrale de 3,70 m ;
- à condition que le trafic soit inférieur à 4000 v/jour (*comptage à réaliser*).



Extrait du plan de projet par Eurovia

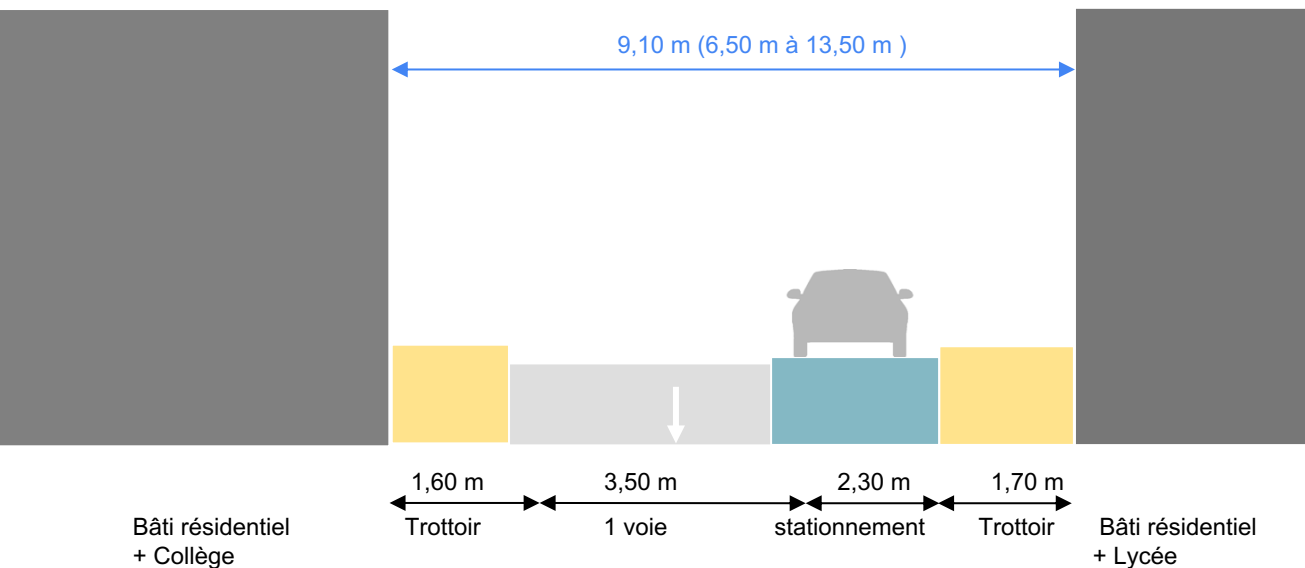
L'aménagement projeté par Eurovia

- Réduction de la largeur de chaussée ;
- En fonction de la largeur de la rue, 0, 1 ou 2 bandes de stationnement matérialisés ;
- Élargissement discontinu des trottoirs pour l'usage piéton (500 collégiens environ) ;
- Plateau au niveau des entrées du collège et du lycée ;

Notre avis :

- Absence d'aménagement cyclable spécifique ;
- Double sens cyclable autorisé risque d'être dangereux en passant entre 2 bandes de voitures stationnées.

NB. La loi d'orientation des mobilités réaffirme l'obligation pour les gestionnaires de la voirie de mettre en place des aménagements cyclables lors des rénovations de voie. **En milieu urbain, cette obligation est inconditionnelle.**



Coupe état des lieux échelle 1 : 100

Cotes du projet

**Double sens cyclable marqué,
trottoir nord élargi**

- Marquage figurine vélo + flèche, côté sud NB, sans ligne > il n'y a pas les dimensions nécessaires pour faire une réelle bande cyclable (1,50 m) + stationnement ;
- Suppression stationnement côté sud (danger pour cyclistes) ;
- Trottoir sud : systématiquement à 1,40 m ;
- Chaussée – largeur continue à 3,50 m ;
- Côté nord : largeur trottoir minimale de 3 m quand possible (1,60 m sur la section la moins large) ;
- Stationnement latéral dès que la largeur de la rue dépasse 9,90 m (surtout secteur ouest) ;
- Renforcer signalisation zone 30.

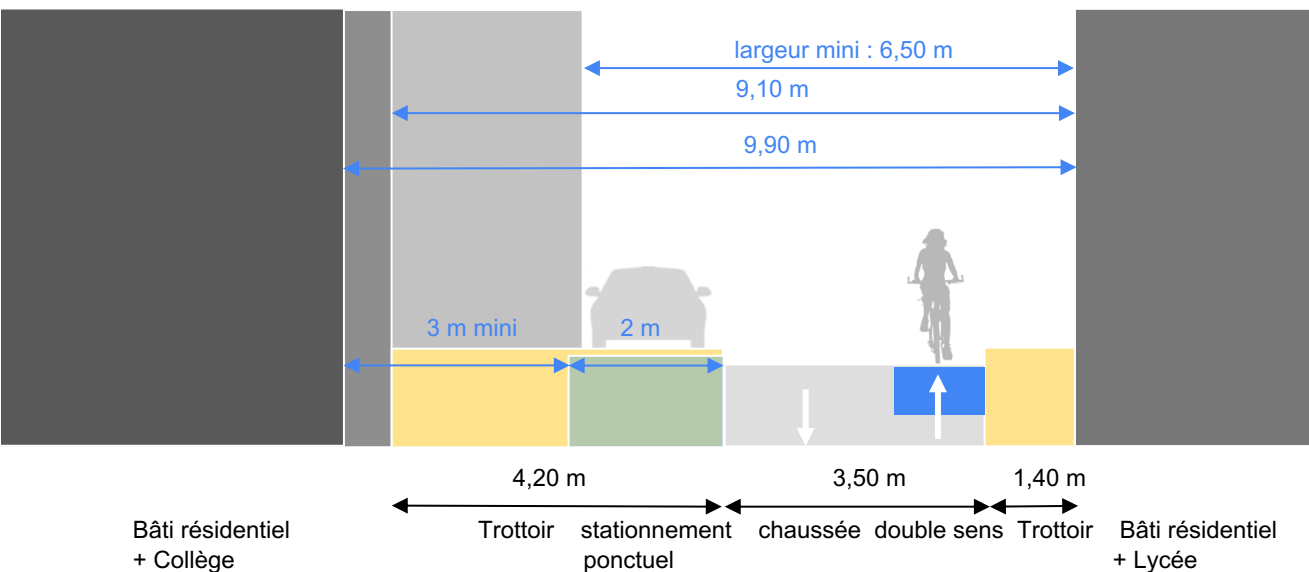
Plateau central :

- Stationnement vélo

Sous-option (réglementaire) :

- Réserver l'accès automobile aux riverains seuls ;
- Ou restriction pendant les heures d'entrées et de sorties des établissements scolaires (borne amovible) ;

NB. Chercher à récupérer les pavés et bordures en granit





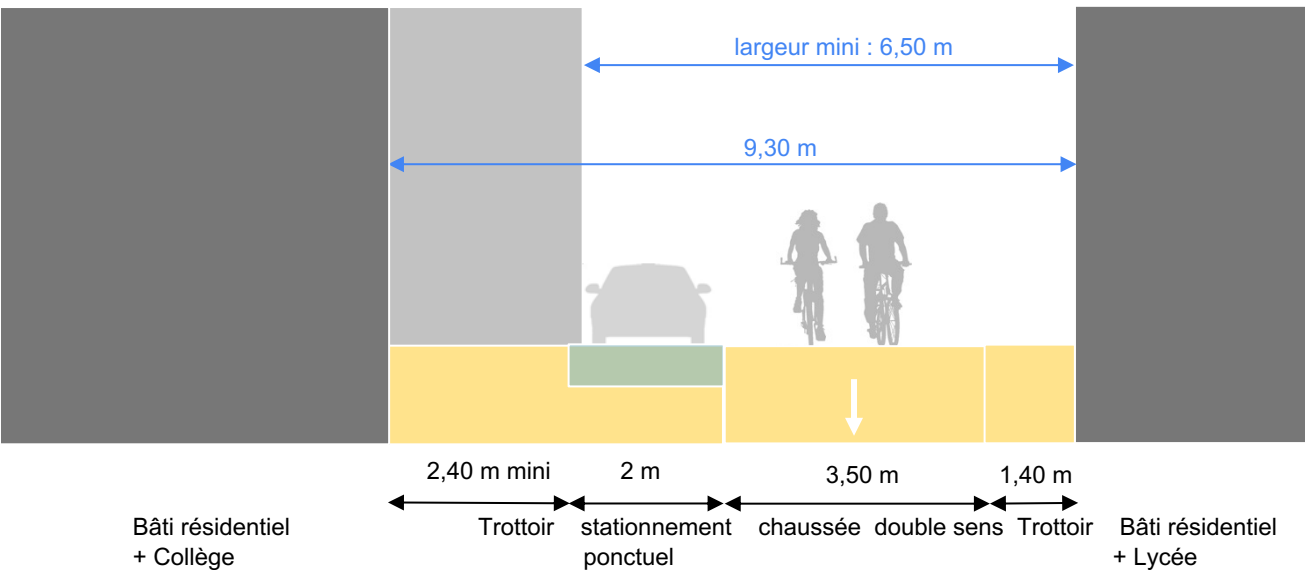
Vélorue - zone 20

- Voie partagée avec priorité aux vélos ;
- En plateau – avec différenciation légère des matériaux / marquage ;
- Trottoir nord mini 2,40 m quand possible ;
- Stationnement latéral au nord à partir d'un gabarit supérieur à 9,30 m ;
- Signalétique + marquage spécifique ;

Plateau central :

- **Stationnement vélo.**

NB. Chercher à récupérer les pavés et bordures en granit



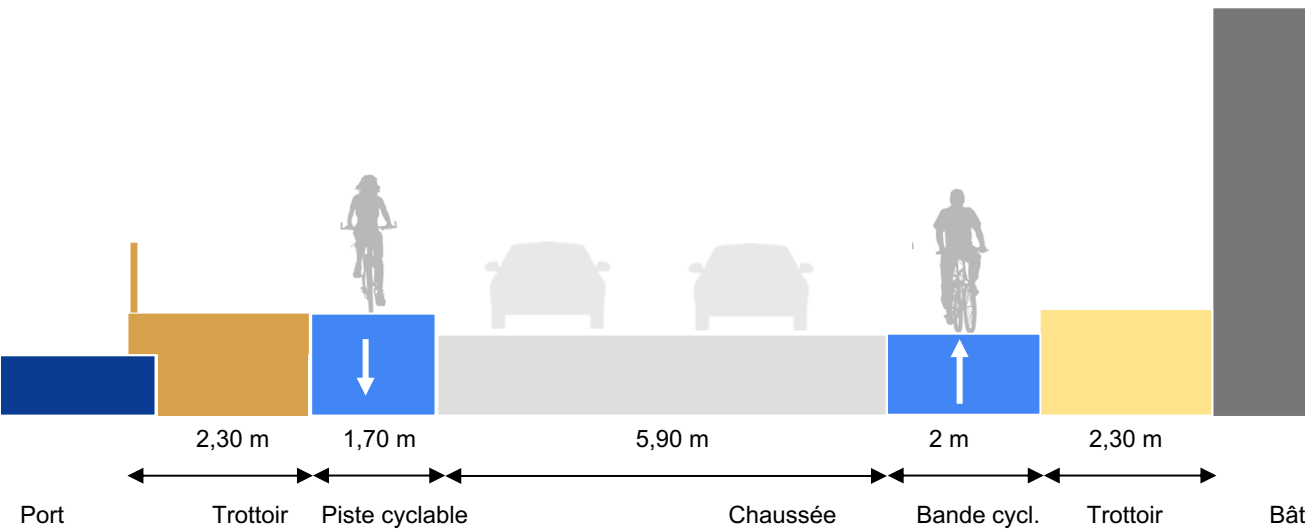
NB : Le sens de circulation est à étudier dans un **plan de circulation global du centre-ville.**



Bande et piste cyclable

- **1 piste cyclable** sur 2nd trottoir côté port
- **1 bande cyclable** côté ouest
- Réduction chaussée à 5,90 m
- Nécessite aménagement d'une traversée
- Renforcer signalisation zone 30.

NB. Création cheminement dans espace vert au Sud



**Double sens cyclable :**

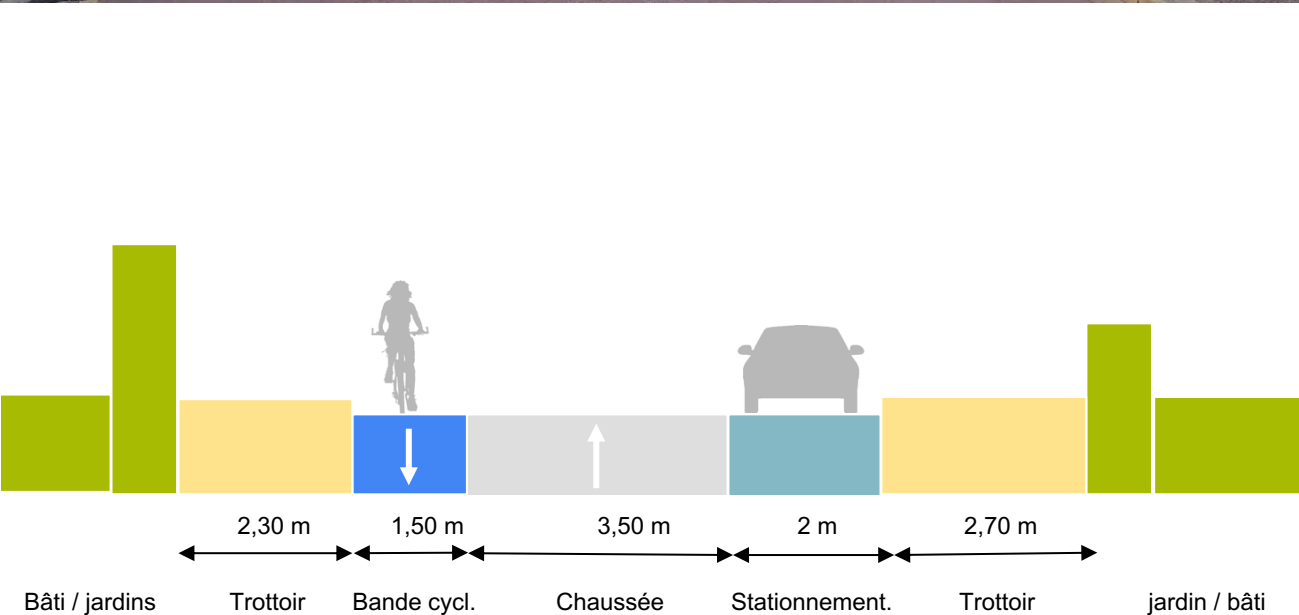
- Sans unique, réduction de la chaussée à 3,50 m (- 2,70 m) ;
- Une bande cyclable, double sens (+1,50 m)
- Stationnement latéral (+ 2 m);
- Réduction trottoir (-0,80 m)
- Renforcer signalisation zone 30.

Secteur Sud-ouest :

- Transformation du stationnement en bataille en stationnement latéral + plantations sur trottoir élargi.

NB : sans contrainte côté centre.

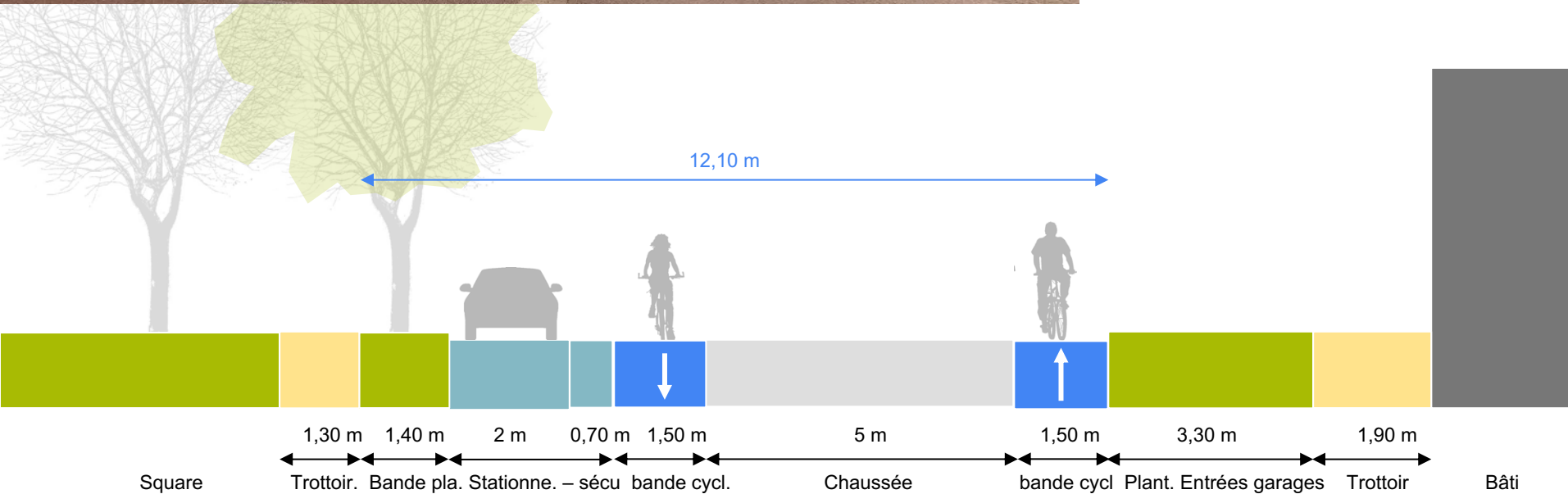
NB : Potentiel d'aménager une aire de stationnement sur l'espace vert visiblement sans usage ?





2 bandes cyclables

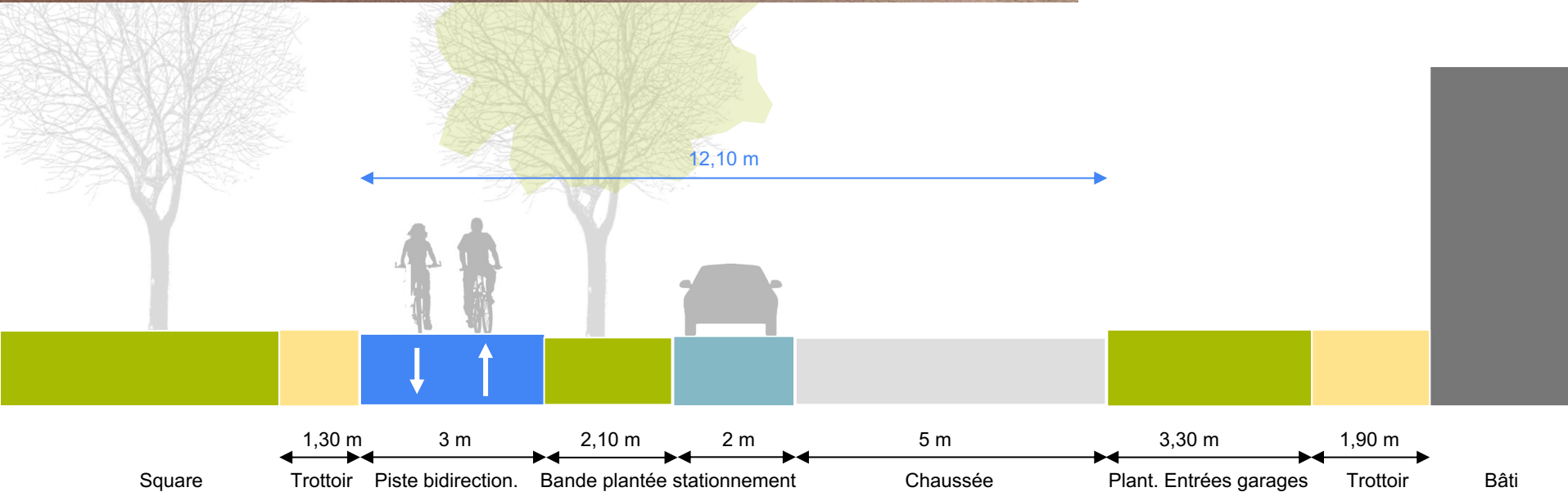
- Marquage sur chaussée (+ 3m)
- Réduction chaussée à 5 m (- 2,10 m)
- Stationnement latéral et non en bataille + bande de sécurité - portières (-2,30 m)
- Espace planté (+ 1,40 m).
- Renforcer signalisation zone 30.





Piste bidirectionnelle

- Aménagement côté port (+ 3 m)
- Espaces planté – sécurité (+ 2,10 m)
- Réduction chaussée à 5 m (- 2,10 m)
- Transformation stationnement en latéral (-3 m)



**Double sens cyclable**

- Voie en sens unique
- Marquage sans bande – figurine te double chevron ;
- Extension zone 30 ? 50 ? Zone 70 ?
- Transformation stationnement en bataille en stationnement latéral + renaturation des sols.
- Renforcer signalisation zone 30.

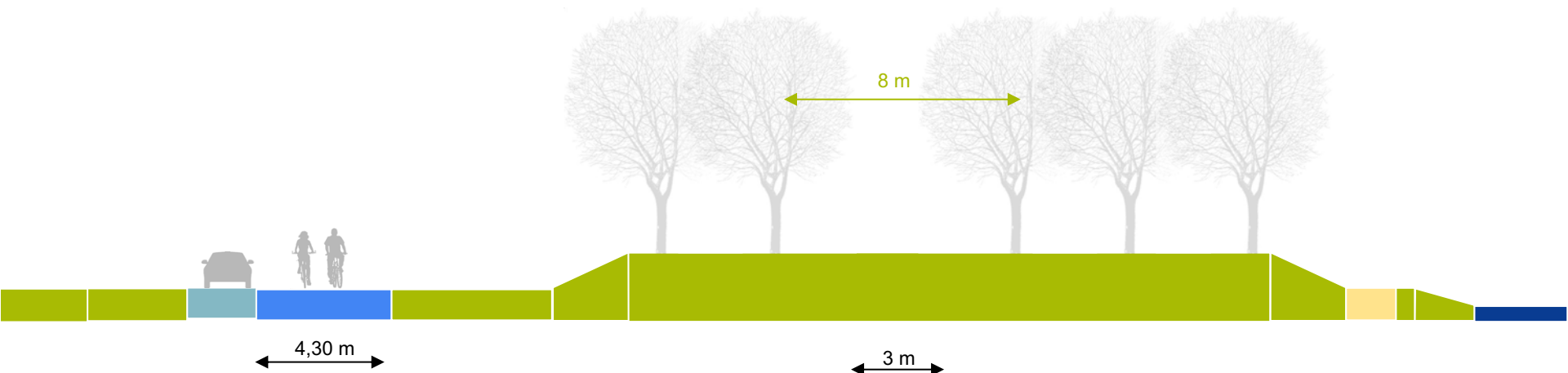


Coupe de principe échelle 1 : 200



Vélorue

- Priorité aux vélos
- Marquage + signalisation pédagogique
- Extension zone 30 ? 50 ? Zone 70 ?
- Transformation stationnement en bataille en stationnement latéral + renaturation des sols

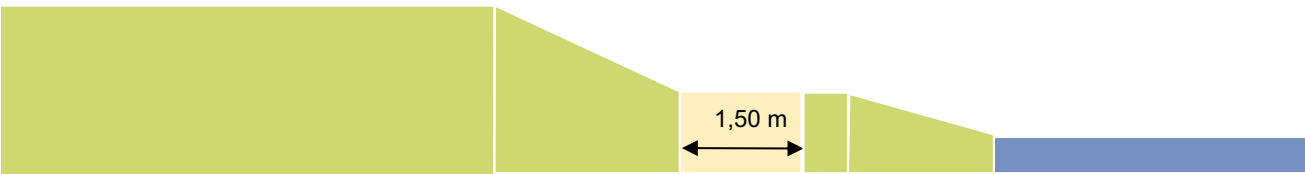


Coupe de principe échelle 1 : 100



Voie verte le long du canal

- Voie partagée – élargie à 3 m au niveau du port
- Nécessite sans doute un peu de terrassement et la création d'une banquette / muret



Relevé existant échelle 1 : 100



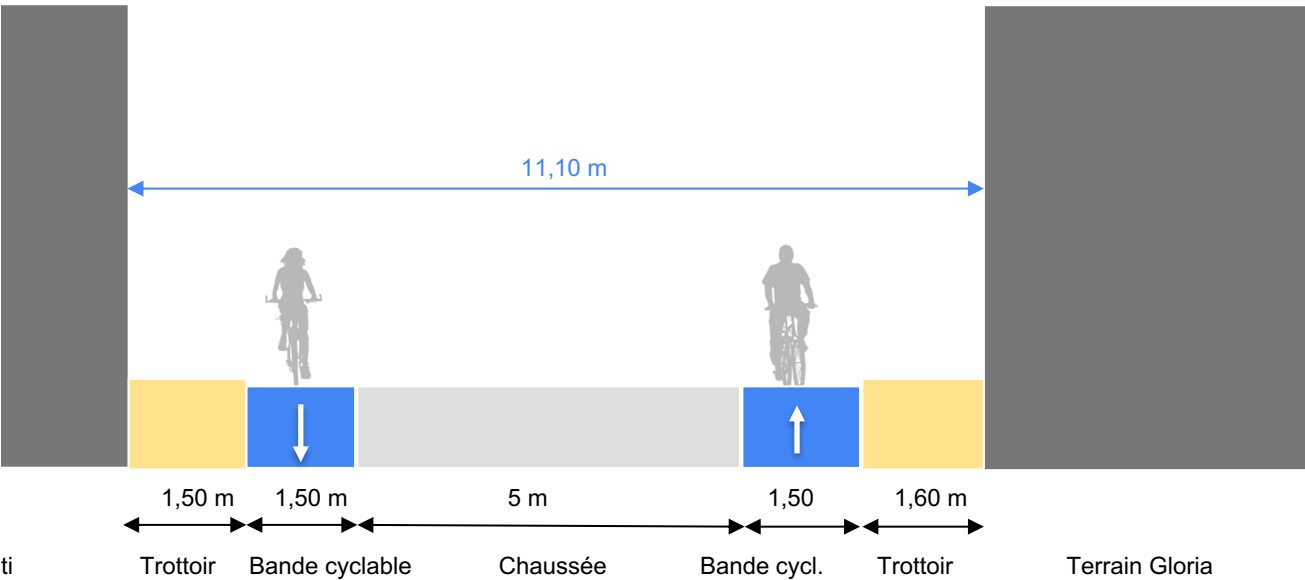
Voie verte

Coupe de principe échelle 1 : 100



2 bandes cyclables

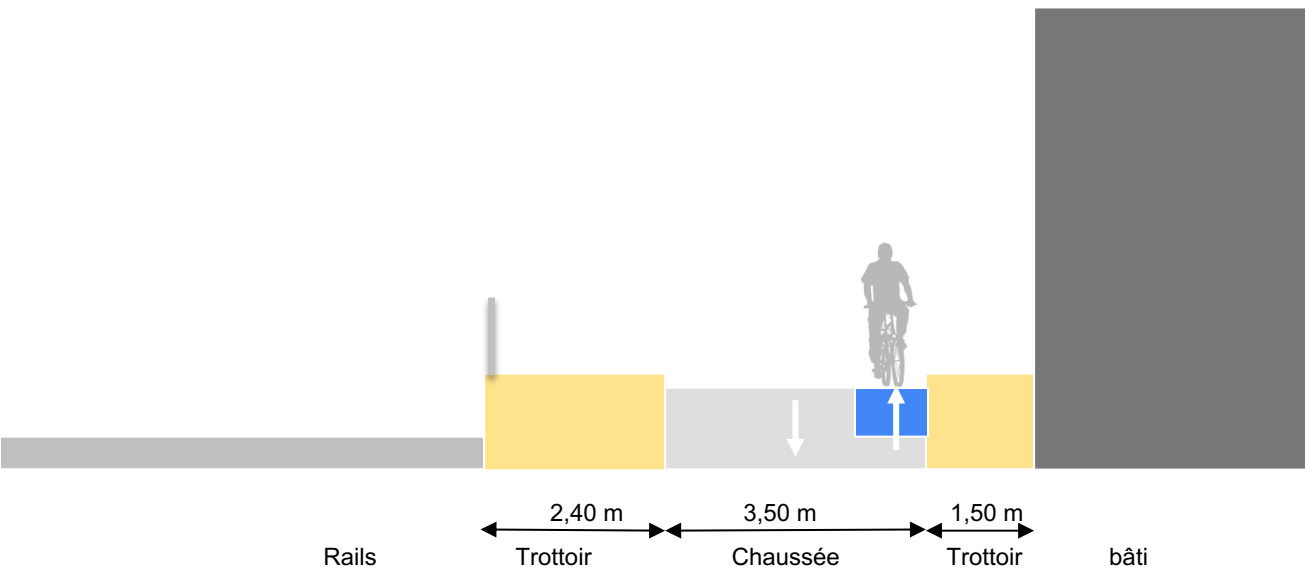
- Suppression stationnement sur chaussée ;
- Réduction largeur des trottoirs de 20 cm chacun ;
- Renforcer signalisation zone 30.





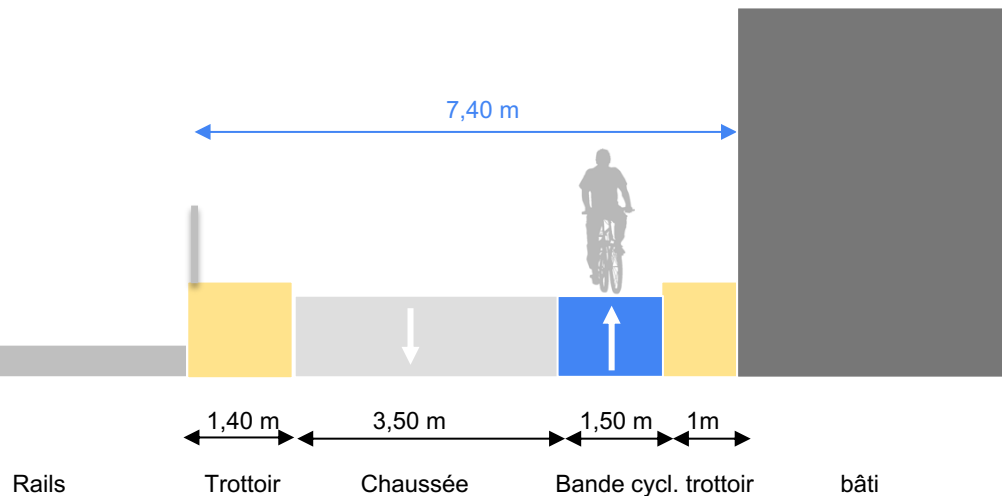
Double sens cyclable

- Préserver le trottoir pour l'usage piéton
- Marquage sans bande – juste figurines et double chevron
- Suppression marquage sur le trottoir ;
- Suppression de quelques places de stationnement en sortie de la Voie verte ;
- Renforcer signalisation zone 30.
- Surveiller le stationnement sauvage sur trottoir



**Double sens cyclable**

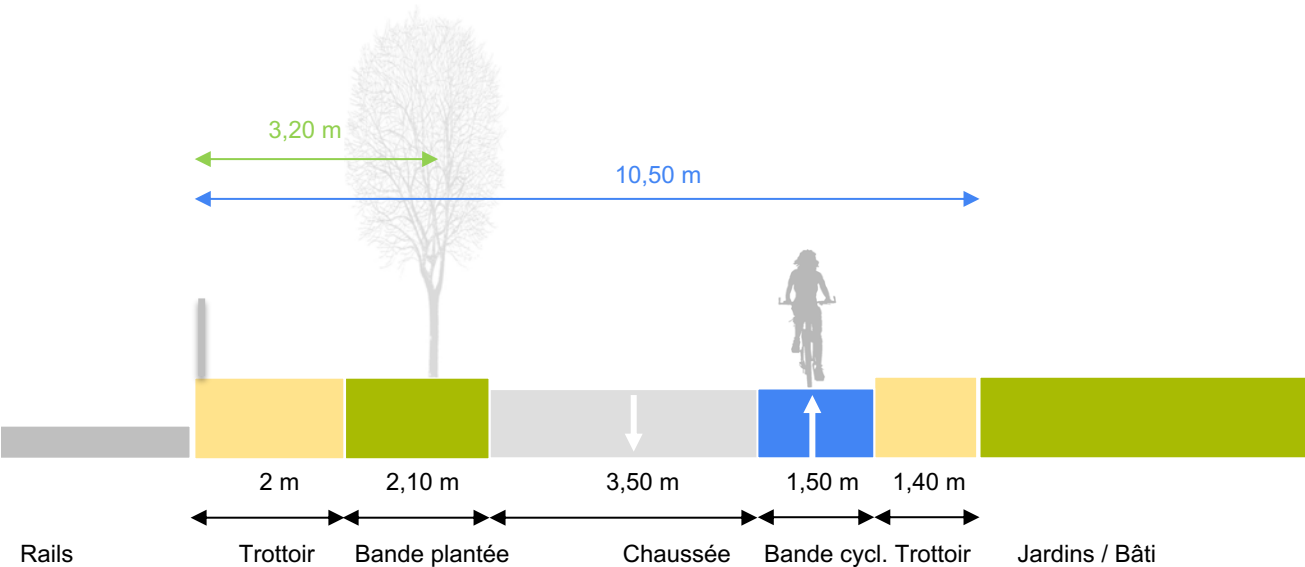
- Bande cyclable vers l'Est ;
- Réduire la largeur des trottoirs ;
- Interdire stationnement sur trottoir ;
- Suppression marquage sur le trottoir ;
- Suppression de quelques places de stationnement en sortie de la Voie verte ;
- Renforcer signalisation zone 30.





Double sens cyclable

- Bande cyclable côté sud (+1,50 m)
- Réduction de la chaussée à 3,50 m (-1,30 m)
- Réduction du trottoir à 1,40 m (-0,20 m) ;
- Sens unique vers l'ouest (à vérifier dans le cadre d'un plan de circulation global)
- Marquage et signalétique ;
- Renforcer signalisation zone 30.

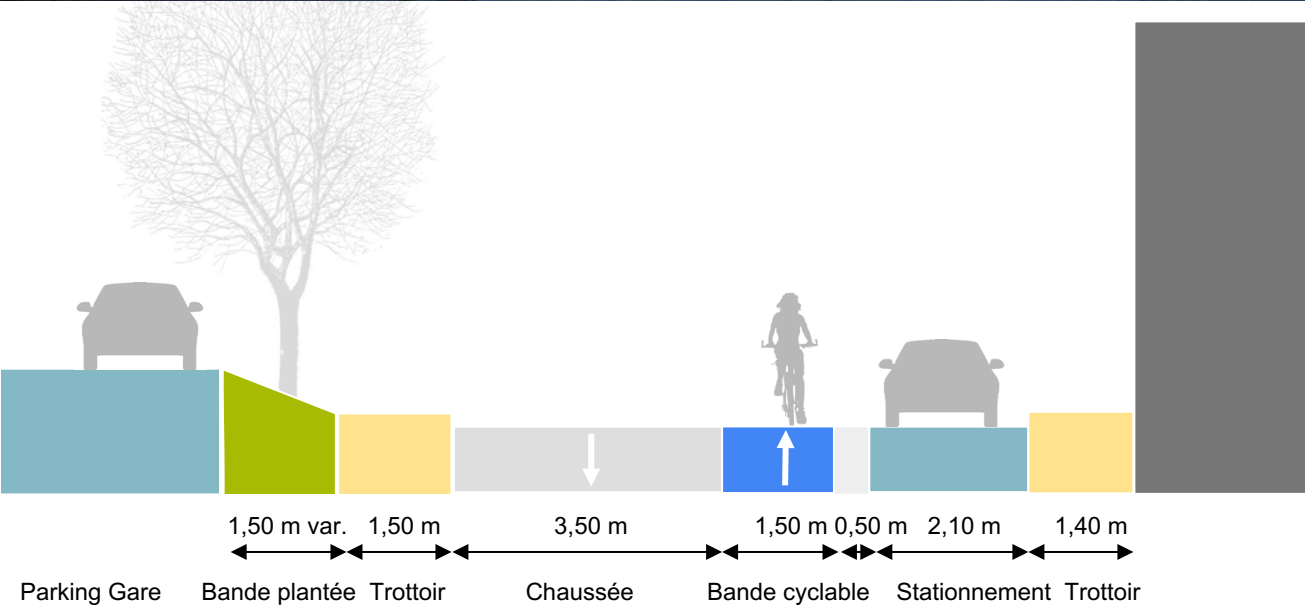


Coupe de principe échelle 1 : 100



Double sens cyclable

- Voie en Sens unique, vers l'Ouest
- Réduction de la voie à 3,50 m (- 2 m)
- Bande cyclable vers l'Est (+1,50 m)
- Bande de sécurité entre bande cyclable et stationnement (+0,50)
- Renforcer signalisation zone 30.

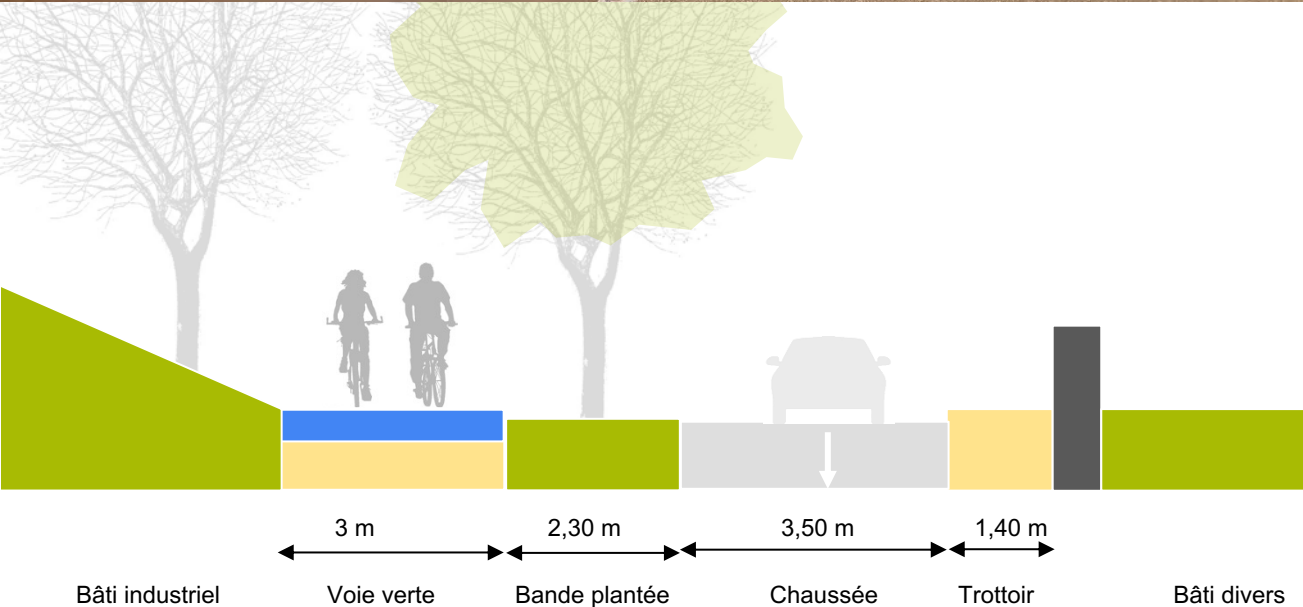




Voie verte

- Voie en Sens unique vers le Sud, réduction de la largeur de la chaussée (- 2,80 m)
- Voie verte sur trottoir élargi (+0,50 m)
- Bande plantée entre les deux (2,30 m).

NB. Sans doute difficile à mettre en œuvre -
Nécessite une réelle étude de faisabilité par un plan de circulation global.

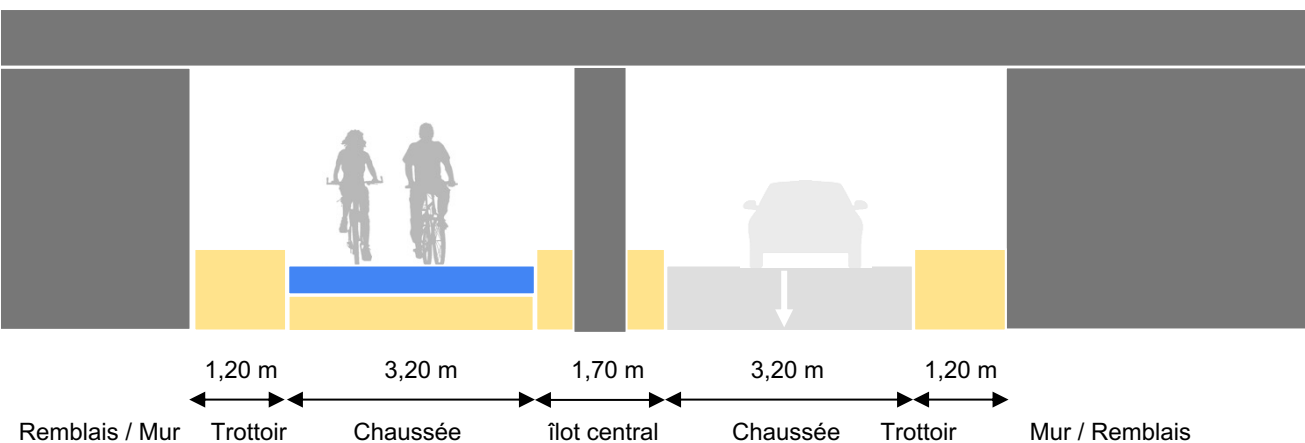




Voie verte

- Réserver une partie du tunnel aux mobilités actives
- Importante amélioration de la sécurité et du confort des cyclistes comme des piétons
- Sens unique vers le Sud (continuité rue Tilloloy) – à vérifier dans le cadre de l'étude d'un plan de circulation global.

NB. Sans doute difficile à mettre en œuvre - Nécessite une réelle étude de faisabilité par un plan de circulation global.





Zone 20 – Voie partagée

- Largeur insuffisante pour bandes cyclables
- Voie partagée – zone 20 ;
- Marquage spécifique zone 20 sous le pont ;
- Signalétique renforcée – alerte attention aux cyclistes.

Les coûts :

- Longueur de section : 55 m
- Largeur totale des travaux : 6,40 m
- Aménagement cyclable : 8 800 € (marquage)

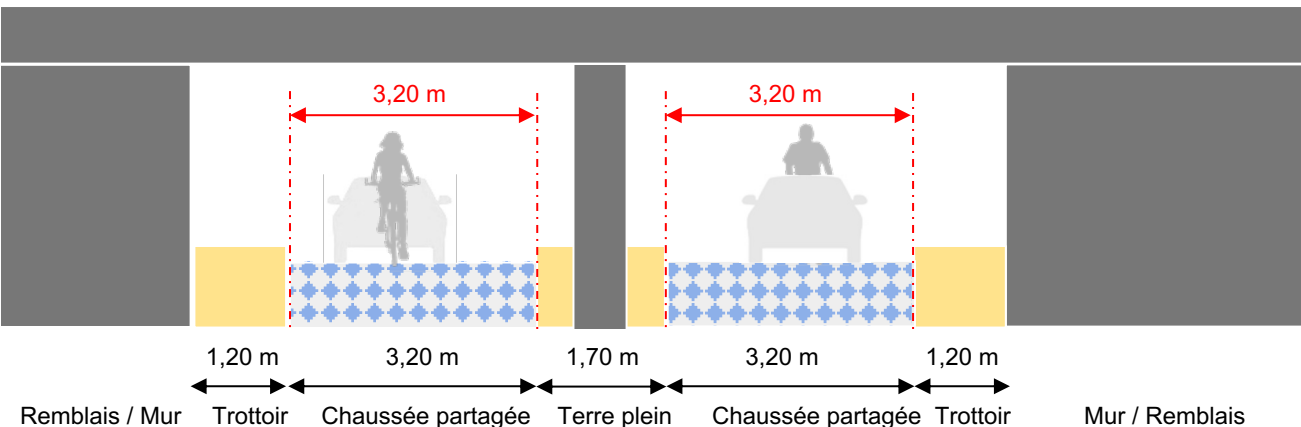
Coût global : 8 800 € HT

Particularités prises en compte :

- Renforcement de la signalisation verticale (passage du tunnel en voie partagée)
- Marquage zone 20 sous le pont et dans le prolongement jusqu'au feu avant le boulevard (Voie de la Liberté).

Non chiffré :

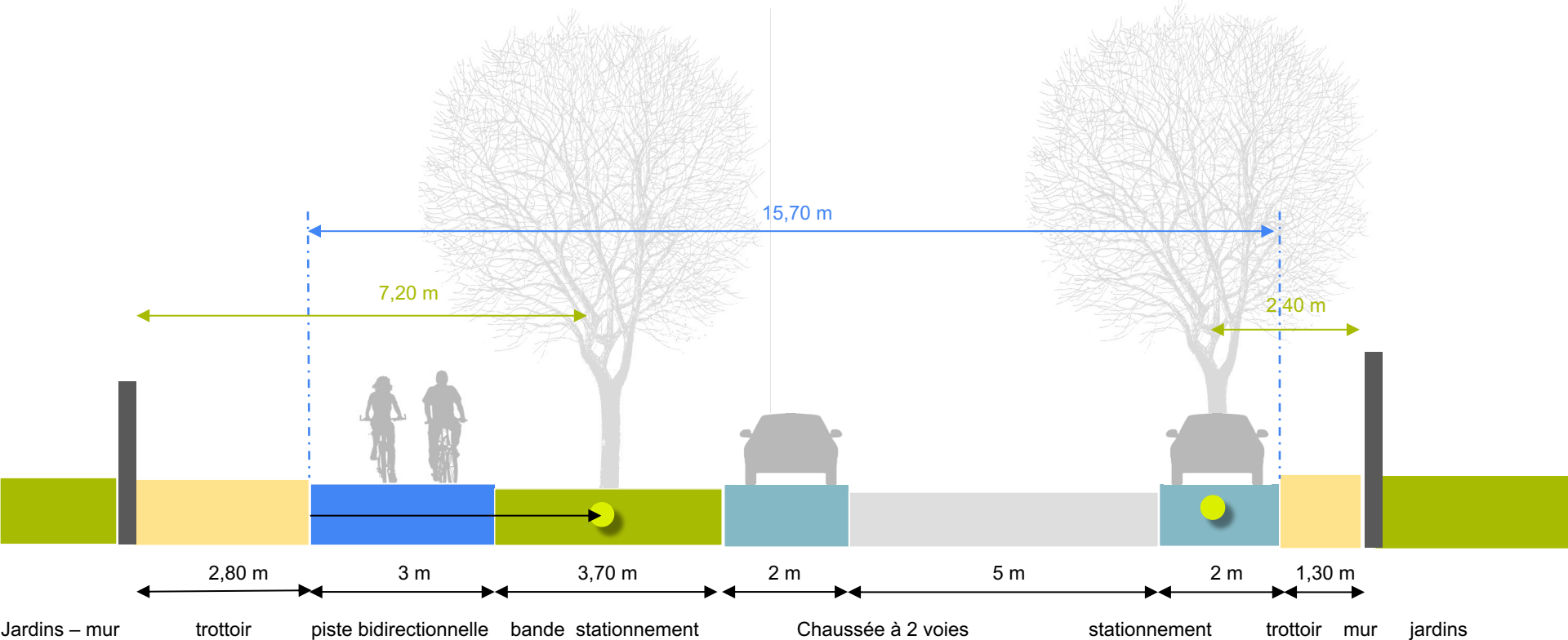
- Réaménagement du carrefour (voir section 14).



Piste cyclable bidirectionnelle

- Positionnement côté ouest (- 3 m), entre trottoir et arbres (très sécurisé) ;
- Installation des arbres sur **une large bande enherbée** entre piste et stationnement (-3,70 m) ;
- Transformation stationnement en bataille en stationnement linéaire (+ 4,40 m) ;
- Réduction de la chaussée à 5 m (+ 1,20 m) ;
- Réduction stationnement est (+ 1,10 m) ;

Option écartée - à l'extérieur (côté est)





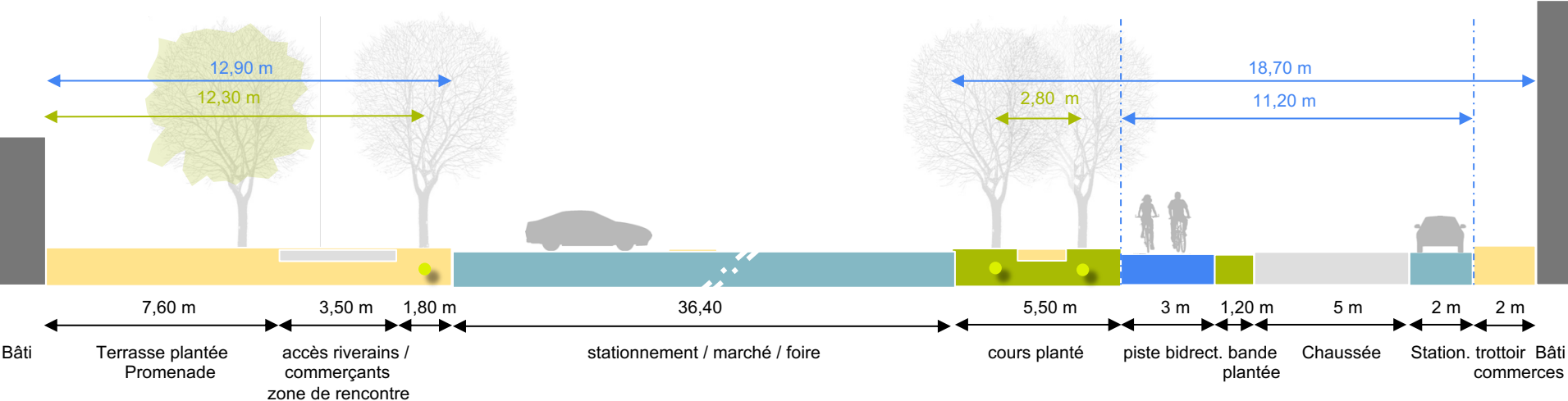
Piste cyclable bidirectionnelle côté sud

Rue du Grand Valnoble

- Aménagement côté nord de la rue (- 3 m);
- Suppression stationnement côté nord ;
- Elargissement trottoir planté ; Préservation des plantations - perméabilisation et végétalisation du sol ;
- Bande enherbée entre PC et voie (- 1,20 m)
- Réduction de la chaussée à 5 m (+1,20 m) ;
- Transformation stationnement sud en stationnement latéral (+ 3 m) ;

Côté boulevard des fortifications

- Aménagement d'une large terrasse plantée
- Zone de rencontre / zone 20 ;
- Accès véhicules réservé aux riverains, commerçants, livraisons (borne escamotable) ?



Coupe de principe échelle 1 : 200



Piste cyclable bidirectionnelle plantée

Côté boulevard des fortification

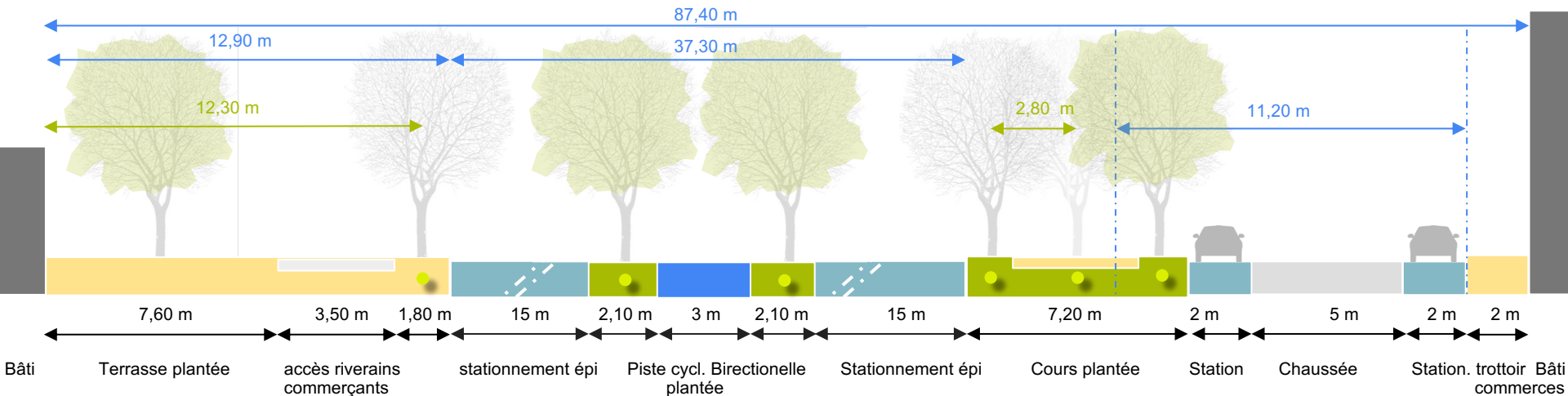
- Aménagement d'une large terrasse plantée
- Accès véhicules réservé aux riverains et aux commerçants du marché
- Suppression du stationnement.

Place

- Réorganisation du stationnement pour dégager un espace central végétalisé.
- Piste cyclable bi-directionnelle

Rue du Grand Valnoble



- Elargissement trottoir planté à 7,20 m ; Renforcement des plantations – perméabilisation et végétalisation du sol ;
- Réduction de la chaussée à 5 m ;
- Transformation stationnement sud en stationnement latéral ;



Coupe de principe échelle 1 : 200

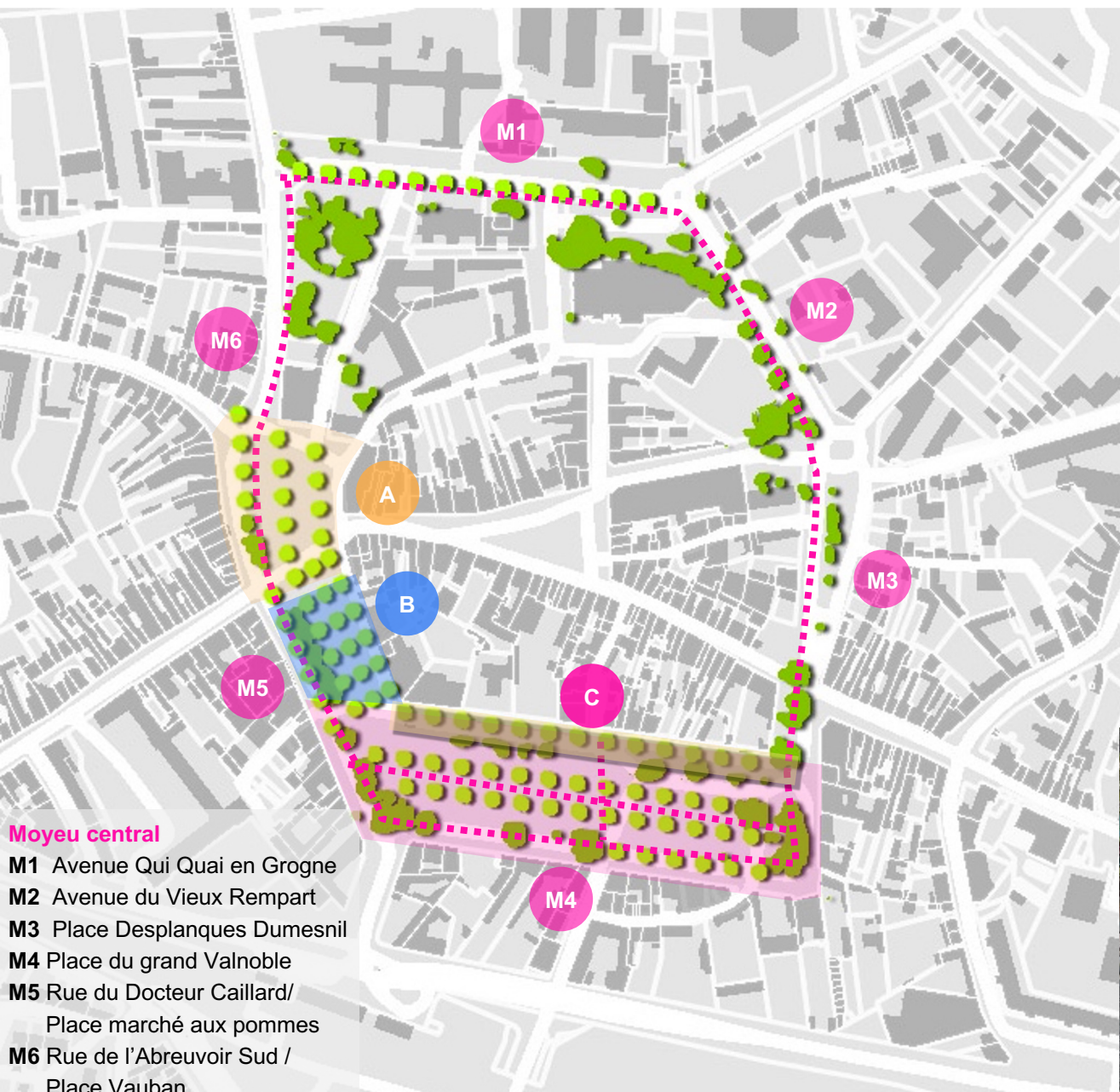


Plantation d'arbres



-  Arbres existants
-  Proposition de plantation d'arbres



- Moyeu central**
- M1** Avenue Qui Quai en Grogne
 - M2** Avenue du Vieux Rempart
 - M3** Place Desplanques Dumesnil
 - M4** Place du grand Valnoble
 - M5** Rue du Docteur Caillard/
Place marché aux pommes
 - M6** Rue de l'Abreuvoir Sud /
Place Vauban



Plantation d'arbres

-  Arbres existants
-  Proposition de plantation d'arbres

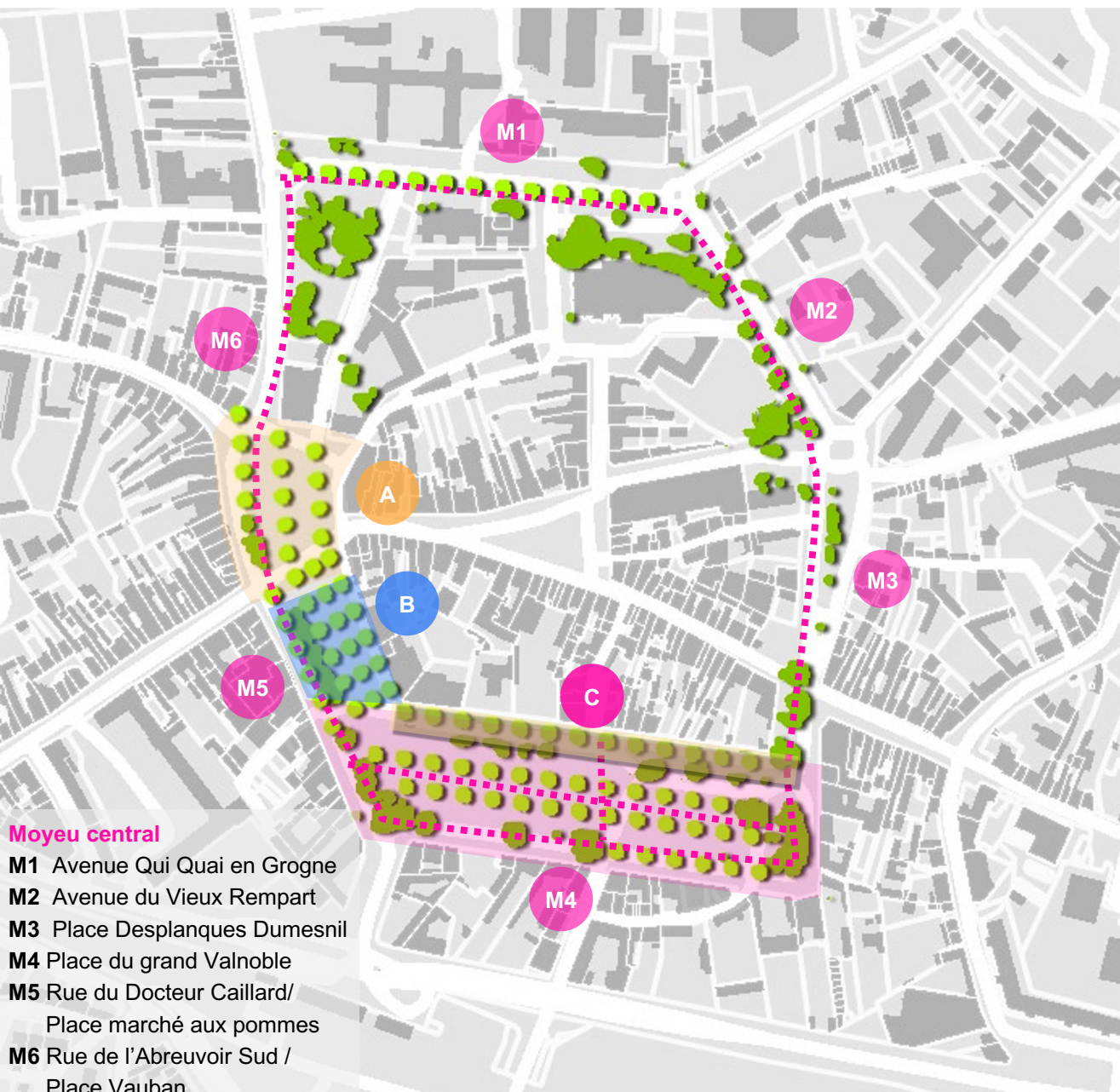
Réorganisation des places

A. Place Vauban :
Un espace public qualitatif



- Espace réservé aux piétons ;
- Stationnement supprimé ;
- Sols de qualité (perméables ?)
- Bancs / espaces de convivialité
- Mise en scène des façades
- Plantations d'arbres



- Moyeu central**
- M1** Avenue Qui Quai en Grogne
 - M2** Avenue du Vieux Rempart
 - M3** Place Desplanques Dumesnil
 - M4** Place du grand Valnoble
 - M5** Rue du Docteur Caillard/
Place marché aux pommes
 - M6** Rue de l'Abreuvoir Sud /
Place Vauban



Plantation d'arbres

-  Arbres existants
-  Proposition de plantation d'arbres

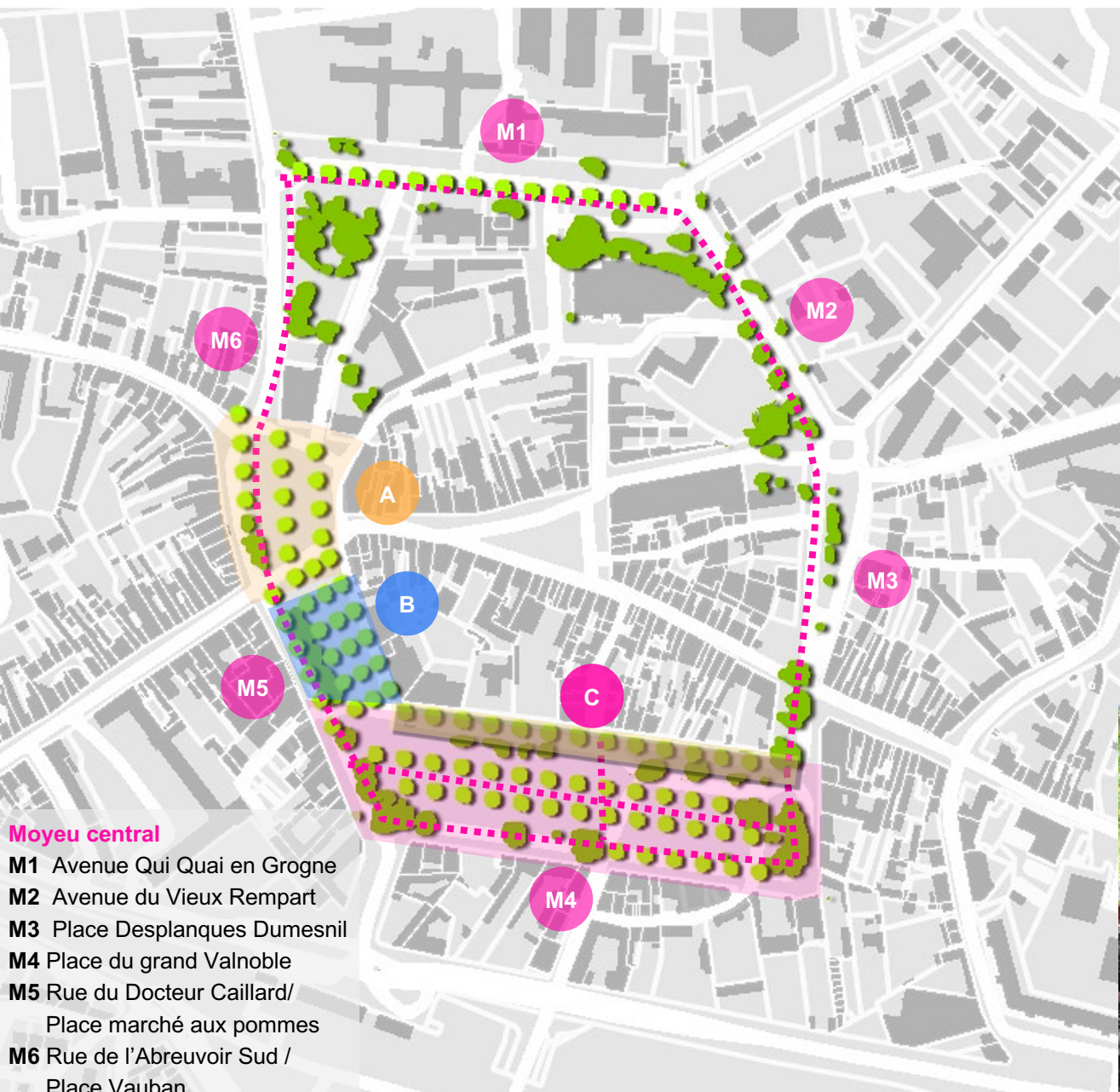
Réorganisation des places

B. Place du marché aux pommes
Une aire de stationnement réorganisé



- Réorganisation du stationnement
- Plantation d'arbres entre ou sur les lignes de stationnement



- Moyeu central**
- M1** Avenue Qui Quai en Grogne
 - M2** Avenue du Vieux Rempart
 - M3** Place Desplanques Dumesnil
 - M4** Place du grand Valnoble
 - M5** Rue du Docteur Caillard /
Place marché aux pommes
 - M6** Rue de l'Abreuvoir Sud /
Place Vauhan



Plantation d'arbres

-  Arbres existants
-  Proposition de plantation d'arbres

Réorganisation des places

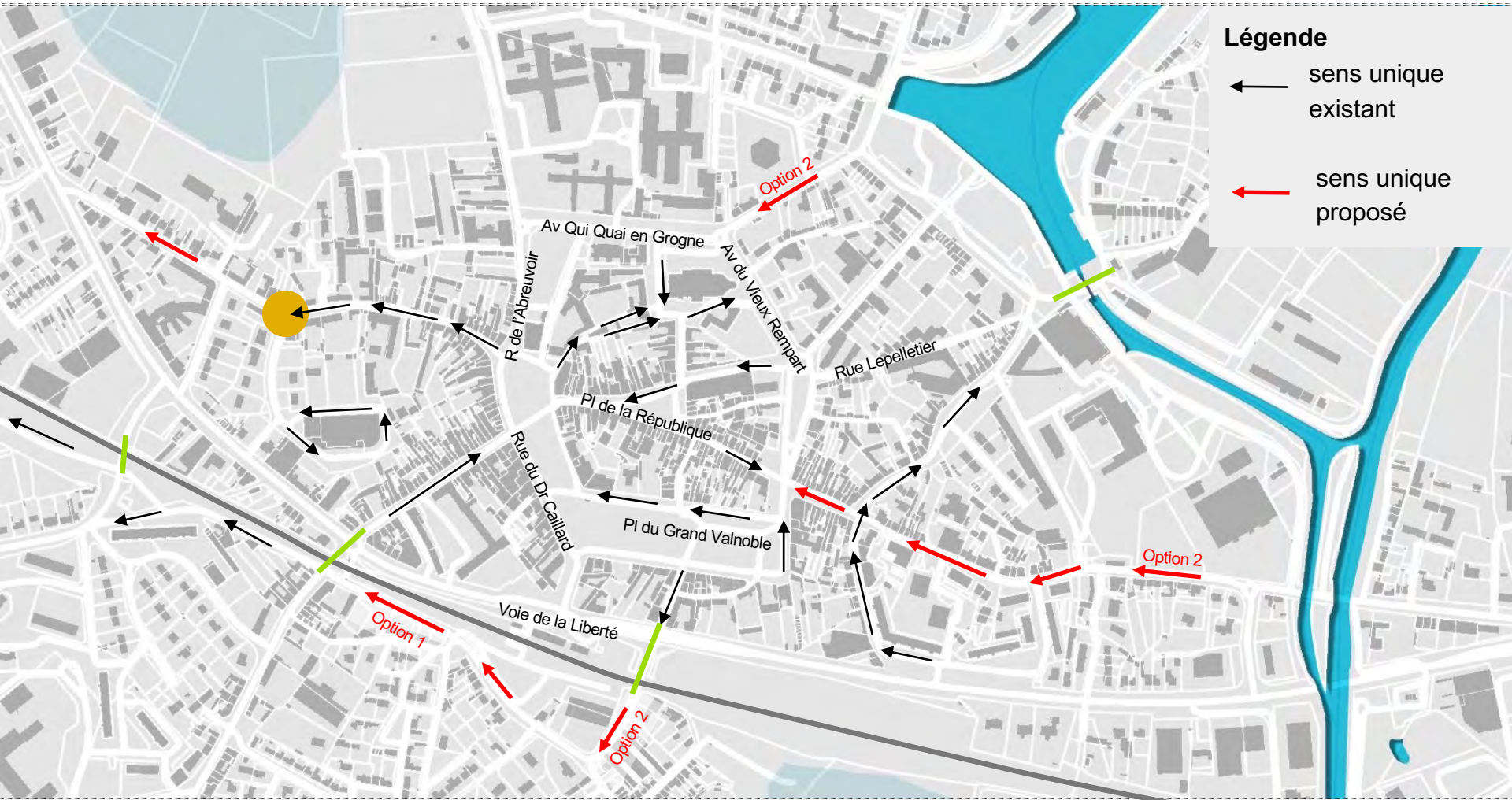
C. Place du Grand Valnoble
Une place de marché réorganisée

- Concentration des stands sur cet espace + les rues adjacente en été
- Plantation d'arbres dans des lignes espacés permettant l'usage du marché
- Et le stationnement hors marché
- Réserver la partie nord, orientée sud (« terrasse ») à l'usage piéton (cycles ?) et riverains
 - > bancs, plantations
 - > lors du marché : food –trucks ? ...)



- Moyeu central**
- M1** Avenue Qui Quai en Grogne
 - M2** Avenue du Vieux Rempart
 - M3** Place Desplanques Dumesnil
 - M4** Place du grand Valnoble
 - M5** Rue du Docteur Caillard/
Place marché aux pommes
 - M6** Rue de l'Abreuvoir Sud /
Place Vauhan

Récapitulatif des sens uniques existants et proposés



Légende
← sens unique existant
← sens unique proposé

N.B.
Les propositions de sens unique seront à vérifier dans le cadre d'une **étude globale de plan de circulation** qui dépasse notre commande.

N.B.
De même, les propositions concernant le stationnement seront à vérifier dans le cadre d'une étude globale de stationnement qui dépasse notre commande.

RÈGLEMENT DE VOIRIE DÉPARTEMENTALE



Conseil
départemental
de la Manche
Direction des
infrastructures
et de l'entretien
routier

Édito



RÈGLEMENT DE VOIRIE DÉPARTEMENTALE

Un outil essentiel adapté à nos territoires et à nos pratiques !

La Manche, avec 7780 km de voirie, possède le plus long réseau routier départemental de France.

Lieu de communication et de rencontres, c'est un espace public essentiel pour notre territoire et pour celles et ceux qui y vivent. C'est aussi un patrimoine important de notre collectivité.

Ce patrimoine public, affecté aux besoins de la circulation, doit être protégé et valorisé. Ses règles d'utilisation, en particulier, doivent être établies avec rigueur, en précisant les droits et les obligations des gestionnaires et des occupants du domaine public, au regard du code de la voirie routière et du

code général des collectivités territoriales. Elles permettent de concilier les différents enjeux des services publics tout en intégrant les particularités locales de la Manche et de ses territoires.

C'est là tout l'objet de ce « Règlement de voirie départementale ».

Il s'agit d'un outil essentiel, que nous avons voulu clair au regard du droit et adapté à notre territoire et à nos pratiques.

Celles-ci ont évolué, tout comme l'environnement réglementaire et technique qui les encadre. Une remise à niveau s'imposait.

La nouvelle version qui vous est présentée est le fruit d'un long travail des services du conseil départemental de la Manche.

Elle s'adresse à toutes les personnes intervenant sur le domaine routier départemental, qu'il s'agisse des usagers de la route, des riverains, des concessionnaires de réseaux, des occupants de droit, des entreprises de travaux publics, des collectivités souhaitant intervenir sur le domaine public, des bénéficiaires d'autorisation individuelle ainsi que des agents du conseil départemental en charge de la gestion du domaine public départemental.

Approuvée le 3 décembre 2015, et modifiée par l'assemblée délibérante le 6 décembre 2019, elle s'impose aujourd'hui comme un cadre, clair et précis, opposable à tous.

Marc LEFÈVRE

Président du conseil départemental

CONSEIL DÉPARTEMENTAL

RÉUNION DU VENDREDI 6 DÉCEMBRE 2019

Le vendredi 6 décembre 2019, à 09h30, le conseil départemental de la Manche, dûment convoqué le 22 novembre 2019, s'est réuni Salle des sessions, à la maison du département, sous la présidence de Monsieur Marc Lefèvre.

Étaient présents :

Madame Chantal Barjol, Monsieur Philippe Bas, Monsieur Frédéric Bastian, Monsieur Michel de Beaucoudrey, Madame Brigitte Boisgerault, Monsieur Jean-Dominique Bourdin, Monsieur Jacky Bouvet, Monsieur Jean-Claude Braud, Monsieur François Brière, Madame Catherine Brunaud-Rhyn, Madame Christèle Castelein, Monsieur Jacques Coquelin, Monsieur Gabriel Daube, Monsieur Antoine Delaunay, Monsieur André Denot, Monsieur Serge Deslandes, Madame Yveline Druetz, Madame Madeleine Dubost, Madame Karine Duval, Madame Marie-Pierre Fauvel, Madame Marie-Odile Feret, Madame Marie-Hélène Fillâtre, Monsieur Jean-Paul Fortin, Madame Sylvie Gâté, Madame Nicole Godard, Madame Anne Harel, Monsieur Dominique Hébert, Monsieur Jean-Claude Heurtaux, Madame Adèle Hommet, Monsieur Jean-Marc Julienne, Madame Dominique Larsonneur-Morel, Madame Maryse Le Goff, Madame Christine Lebacheley, Madame Patricia Lecomte, Madame Odile Lefaix-Véron, Monsieur Marc Lefèvre, Monsieur Gilles Lelong, Monsieur Jean Lepetit, Madame Françoise Lerossignol, Madame Carine Mahieu, Monsieur Jean Morin, Monsieur Alain Navarret, Madame Valérie Nouvel, Madame Anna Pic, Monsieur Patrice Pillet, Monsieur Jean-Paul Ranchin, Monsieur François Rousseau, Monsieur Franck Tison.

Étaient excusés :

.

Étaient excusés et avaient donné procuration :

Madame Frédérique Boury procuration à Monsieur François Rousseau, Monsieur Sébastien Fagnen procuration à Madame Karine Duval, Madame Maryse Hédouin procuration à Monsieur Jean-Claude Heurtaux, Monsieur Mathieu Johann-Lepresle procuration à Madame Brigitte Boisgerault, Madame Martine Lemoine procuration à Monsieur Philippe Bas, Madame Valérie Normand procuration à Monsieur Jean-Marc Julienne.

Secrétaire de séance : Mme Adèle Hommet.

* * *



CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Réunion du 6 décembre 2019

Service instructeur	: Direction générale adjointe "Aménagement territorial et environnement" Direction des infrastructures et de l'entretien routier Service de l'entretien et de la sécurité des routes
Titre du rapport	: Modification du règlement de voirie départementale
Rapporteur	: Monsieur Jean-Claude Braud
Commission	: Infrastructures et environnement

Vu les dispositions du Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de la voirie routière ;

Vu les dispositions du règlement de la voirie départementale approuvé en session du conseil départemental de la Manche le 3 septembre 2015 ;

Considérant qu'il convient de préserver le domaine public routier départemental et de s'assurer que son utilisation est conforme à sa destination ;

Considérant que l'occupation du domaine public ne doit pas porter atteinte, ni à son intégrité, ni à la liberté et à la commodité de la circulation ;

Considérant que la collectivité doit en toute occasion chercher à préserver la sécurité ;

Sur proposition de Monsieur le directeur général des services du Département de la Manche ;

Mes chers collègues,

Le présent rapport a pour objet de soumettre à votre approbation un nouveau projet d'arrêté de règlement de voirie départementale.

Le règlement départemental de voirie fixe les règles de gestion du domaine public routier départemental conformément aux dispositions réglementaires en vigueur, notamment celles du code de la voirie routière et du Code général des collectivités territoriales.

Je vous rappelle que le réseau routier départemental de la Manche compte 7 780 km. Il est, par sa longueur, le premier réseau routier départemental français.

Ce réseau représente un patrimoine important, sur lequel il y a lieu d'administrer un usage public.

Le règlement de voirie départementale constitue un outil essentiel pour la mise en œuvre des projets routiers. Il précise les principes établis par la loi, appliqués aux dispositions particulières du département de la Manche dans l'objectif d'assurer la pérennité, la conservation et la sécurisation du domaine public routier départemental.

Une partie de ce patrimoine est située en agglomération, nécessitant une concertation entre collectivités afin d'établir une synergie entre, d'une part, le pouvoir de police du maire, et d'autre part, le rôle de gestion du Département propriétaire de la voirie.

C'est pour répondre à ces différentes exigences que le règlement de voirie a été créé.

L'édition en vigueur approuvée le 3 septembre 2015 a constitué un outil efficace et précieux pour le gestionnaire de la voirie et ses différents utilisateurs, collectivités locales, concessionnaires, particuliers et riverains.

Toutefois, sa mise en application a permis de relever certains manques et imprécisions.

Par ailleurs, il constitue un outil partagé qui doit nécessairement être actualisé pour s'adapter à l'évolution des textes réglementaires.

Pour ces raisons, une mise à jour devient indispensable.

Le document en annexe présente en rouge les évolutions qui sont soumises à votre approbation et qui peuvent se résumer ainsi :

- quelques corrections de forme ;
- des mises à jour de références réglementaires ;
- des précisions concernant les conditions d'ouverture et de remblaiement des tranchées ;
- l'intégration du réseau de voies vertes ;
- la prise en compte de la voirie de la commune de Pont-Farcy ;
- l'actualisation de la liste et de la cartographie des routes classées à grande circulation (intégration des déviations de Sartilly et de Marcey-les-Grèves) ;
- des précisions sur les conditions d'accès sur le réseau structurant.

Au regard de ces éléments, je vous invite à :

- délibérer et à approuver le nouveau règlement de voirie départementale ;
- m'autoriser à signer l'arrêté correspondant figurant en annexe au présent rapport.

Le président du conseil départemental,

Marc Lefèvre

DELIBERATION CD.2019-12-06.3-2 - Modification du règlement de voirie départementale
(rapporteur : Monsieur Jean-Claude Braud)

Compte tenu des éléments d'information fournis et de l'avis de ses commissions,

Le conseil départemental approuve le nouveau règlement de voirie départementale tel qu'il figure en annexe à la présente délibération.

En conséquence, elle autorise le président à signer l'arrêté correspondant figurant également en annexe.

Adopté à l'unanimité

Vote(s) pour : 54

Vote(s) contre : 0

Abstention(s) : 0

Ne prend pas part au vote : 0

Délibéré à Saint-Lô, le 6 décembre 2019



Le président du conseil départemental,

Marc Lefèvre

Le président du conseil départemental certifie que la présente décision est exécutoire en application de l'article L. 3131-1 du Code général des collectivités territoriales.

ID télétransmission : 050-225005024-20191206-lmc1957944-DE-1-1

Date envoi préfecture : 09/12/19

Date AR préfecture : 09/12/19

Date de publication : 13/12/19

**ARRÊTÉ PORTANT APPROBATION
DU RÈGLEMENT DE VOIRIE DÉPARTEMENTALE**

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL,

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de la voirie routière

Vu les dispositions du règlement de voirie départementale approuvé en session du Conseil départemental de la Manche le 3 septembre 2015 et modifié par l'assemblée délibérante le 6 décembre 2019 ;

Considérant qu'il convient de préserver le domaine public routier départemental et de s'assurer que son utilisation est conforme à sa destination ;

Considérant que l'occupation du domaine public ne doit pas porter atteinte, ni à son intégrité, ni à la liberté et à la commodité de la circulation ;

Considérant que la sécurité des usagers du domaine public routier départemental doit en toute occasion être préservée ;

Sur proposition de Monsieur le Directeur général des services du département de la Manche ;

ARRETE

ARTICLE 1^{er} :

Les dispositions annexées au présent arrêté constituent le nouveau règlement de voirie départementale applicable à l'ensemble du domaine public routier du département de la Manche à compter de la date de signature du présent arrêté.

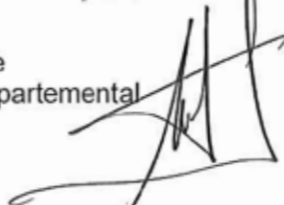
ARTICLE 2 :

Monsieur le directeur général des services du département de la Manche, Monsieur le préfet de la Manche, Mesdames et Messieurs les maires du département de la Manche, Monsieur le Colonel commandant le groupement de gendarmerie de la Manche, Monsieur le directeur départemental de la sécurité publique de la Manche, sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs du département de la Manche.

Fait à Saint-Lô, le

08 JUIN 2020

Marc Lefèvre
Président du conseil départemental



Sommaire

I - Les principes de la domanialité publique

Art. 1 Nature du domaine public routier départemental	12
Art. 2 Affectation du domaine	12
Art. 3 Occupation du domaine	12
Art. 4 Autorisation d'entreprendre les travaux	13
Art. 5 Dénomination et classification des voies	13
Art. 6 Hiérarchisation du réseau	13
Art. 7 Cas des routes à grande circulation	14
Art. 8 Enquêtes publiques	14
Art. 9 Alignements	14
Art. 10 Délimitation du domaine départemental par rapport aux autres voies	15
Art. 11 Classement et déclassement	15
Art. 12 Ouverture, élargissement, redressement	16
Art. 13 Acquisition de terrains	16
Art. 14 Aliénation de terrains	16
Art. 15 Échanges de terrains	16

II - Droits et obligations du Département

Art. 16 Obligation de bon entretien	17
Art. 17 Travaux sur le domaine public routier départemental	17
Art. 18 Droit de réglementer l'usage de la voirie	18
Art. 19 Droits du conseil départemental aux carrefours entre une route départementale et une autre voie (publique ou privée)	18
Art. 20 Écoulement des eaux issues du domaine public routier	18
Art. 21 Droits du conseil départemental dans les procédures de classement/déclassement	19
Art. 22 Prise en compte de la voirie départementale dans les documents d'urbanisme	19
Art. 23 Prise en compte des intérêts de la voirie départementale dans les dossiers d'application du droit des sols	19
Art. 24 Plantations d'alignement	19

III - Droits et obligations des riverains

Art. 25 Autorisation d'accès - Restriction	20
Art. 26 Aménagement des accès existants ou à créer	20
Art. 27 Entretien des ouvrages d'accès	21
Art. 28 Cas particuliers des opérations d'aménagement ayant un impact sur le trafic	21

12

Art. 29 Alignements individuels	21
Art. 30 Effets du plan d'alignement	22
Art. 31 Implantation de clôtures	22
Art. 32 Écoulement des eaux pluviales	22
Art. 33 Création d'une plate-forme sur les dépendances du domaine public routier	23
Art. 34 Barrages ou écluses sur fossés	23
Art. 35 Aqueducs et ponceaux sur fossés	23
Art. 36 Écoulement des eaux insalubres	23
Art. 37 Constructions riveraines	24
Art. 38 Travaux susceptibles d'être autorisés sur immeuble grevé de la servitude de reculement	24
Art. 39 Dimensions des saillies autorisées	24
Art. 40 Plantations riveraines	26
Art. 41 Hauteur des haies vives	26
Art. 42 Élagage et abattage	27
Art. 43 Servitudes de visibilité	27
Art. 44 Massifs forestiers	27
Art. 45 Excavations et exhaussements en bordure des routes départementales	28

IV - Occupation du domaine public par des tiers

Art. 46 Champ d'application	29
Art. 47 Nécessité d'une autorisation préalable	29
Art. 48 Redevance pour occupation du domaine public départemental	30
Art. 49 Instruction des demandes	30
Art. 50 Délai d'exécution de travaux	31
Art. 51 Responsabilité de l'intervenant	32
Art. 52 Constat préalable des lieux	32
Art. 53 Implantation des ouvrages	32
Art. 54 Préservation des plantations sur le domaine public	32
Art. 55 Circulation et desserte riveraine	33
Art. 56 Signalisation des chantiers	33
Art. 57 Identification de l'intervenant	33
Art. 58 Interruption temporaire des travaux	33
Art. 59 Garantie de bonne exécution des travaux	34
Art. 60 Implantation des tranchées	34
Art. 61 Remblayage des tranchées	34
Art. 62 Canalisations traversant une chaussée	34

29

Art. 63 Longueur maximale de tranchée à ouvrir	35
Art. 64 Fourreaux ou gaines de traversées	35
Art. 65 Découpe de la chaussée	35
Art. 66 Réutilisation de déblais	35
Art. 67 Reconstitution du corps de chaussée	36
Art. 68 Récolement des ouvrages	36
Art. 69 Coordination de travaux	36
Art. 70 Calendrier des travaux	36
Art. 71 Construction de trottoirs	36
Art. 72 Distributeurs de carburants	37
Art. 73 Ouvrages franchissant les routes départementales	37
Art. 74 Hauteur libre	38
Art. 75 Implantation de supports en bordure de la voie publique	38
Art. 76 Implantation d'éoliennes en bordures des routes départementales	38

V - Polices de conservation et de circulation du domaine public routier

Art. 77 Instructions et mesures conservatoires	39
Art. 78 Réglementation de la circulation	39
Art. 79 Contributions spéciales suite à dégradations	39
Art. 80 Infractions à la police de la conservation du domaine public routier	40
Art. 81 Publicité en bordure des routes départementales	40
Art. 82 Immeubles menaçant ruine	41
Art. 83 Réserve du droit de tiers	41
Art. 84 Abrogation de l'ancien règlement	41

Annexes

ANNEXE 1 Tableaux de classement du réseau routier départemental	43
ANNEXE 2 Carte du réseau départemental	58
ANNEXE 3 Carte des voies vertes	59
ANNEXE 4 Liste des routes classées à grande circulation dans le département de la Manche	60
ANNEXE 5 Carte des routes classées à grande circulation dans le département de la Manche	62
ANNEXE 6 Réseaux souterrains : distances minimales d'écartement à respecter entre canalisations de nature différente (Norme nfp 98-332)	63
ANNEXE 7 Limites de gestion et de domanialité entre une route départementale et d'autres voies	64
ANNEXE 8 Marges de recul et accès	68
ANNEXE 9 Modalités d'exécution des tranchées et des travaux	69
ANNEXE 10 Répartition des pouvoirs de police	75

42

1 Les principes de la domanialité publique

► ARTICLE 1 - NATURE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER DÉPARTEMENTAL

Article L111-1 et L131-1 du code de la voirie routière

Articles L2111-1 ; L2111-2, L2111-14 et L3111-1 du code général de la propriété des personnes publiques

Les chaussées des routes départementales et leurs dépendances constituent le domaine public routier départemental. Il est inaliénable et imprescriptible.

Commentaires :

L'aliénation ne peut être prononcée qu'après déclassement.

Sont considérés comme « dépendances » les éléments autres que le sol de la chaussée qui sont nécessaires à sa conservation, son exploitation et à la sécurité de ses usagers : trottoirs, pistes cyclables, talus, accotements, fossés, ouvrages d'assainissement (participant à l'assainissement de la route), ouvrages d'art et de soutènement, aires de repos, équipements de sécurité...

A contrario, les canalisations, les lignes électriques et de télécommunications, le mobilier urbain... ne font pas partie du domaine public routier.

La jurisprudence établit clairement cette distinction.

► ARTICLE 2 - AFFECTATION DU DOMAINE

Article L111-1 du code de la voirie routière

Article L2111-1 et L2121-1 du code général de la propriété des personnes publiques

Le domaine public routier départemental est affecté à la circulation terrestre.

Toute autre utilisation n'est admise que si elle est compatible avec cette destination.

Commentaires :

Le présent règlement s'applique aux voies vertes.

► ARTICLE 3 - OCCUPATION DU DOMAINE

Articles L113-3 à L113-7 du code de la voirie routière

Articles L45-9, L47, L47-1 et L48 du code des postes et communications électroniques

En dehors des cas prévus par les articles L113-3 à L113-7 du code de la voirie routière, l'occupation du domaine public routier n'est autorisée que si elle a fait l'objet soit d'une permission de voirie, d'une concession ou d'une convention dans le cas où elle donne lieu à emprise, soit d'un permis de stationnement dans les autres cas.

Dans tous les cas, l'occupation doit faire l'objet d'un accord du Président du conseil départemental sur les conditions techniques de sa réalisation.

Les permissions de voirie et de stationnement sont délivrées à titre précaire et révocable et sous réserve des droits des tiers.

Les autorisations de voirie sont données pour une **durée limitée**.

L'autorisation de voirie prend donc fin normalement à l'expiration du délai pour lequel elle a été accordée ou à la survenance d'une condition extinctive prévue dans ses clauses ou encore par renonciation du bénéficiaire.

Toutefois, pour les occupations n'occupant qu'une emprise faible sur le domaine public (cas des saillies) et qui ne nécessitent pas un suivi rigoureux, le renouvellement par un acte exprès à l'expiration de chaque période (quinquennale ou autre) alourdit inutilement la tâche des services et l'usage est de s'en dispenser. À l'expiration normale d'une autorisation, celle-ci peut naturellement être renouvelée, dans les mêmes formes, sur demande préalable du bénéficiaire.

Les conditions d'autorisation d'occuper le domaine public routier départemental sont précisées dans le titre IV du présent règlement.

En cas de travaux (aménagement, modifications, améliorations...), entrepris à l'initiative du Département dans l'intérêt du domaine public routier et/ou de la sécurité routière et conformes à la destination du domaine public routier,

le déplacement ou la modification des réseaux aériens et souterrains existants est, hormis les voies nouvelles, à la charge des occupants.

Le défaut d'autorisation d'occuper le domaine public, quelle que soit la forme que celle-ci doit revêtir (permission de voirie, concession, convention, permis de stationnement) constitue une contravention de voirie routière qui donne lieu à sanctions.

Commentaires :

Le recours à une concession ou à une convention d'occupation peut être envisagé, de préférence à une permission de voirie (arrêté), lorsque les installations ou les ouvrages projetés présentent un caractère immobilier, répondent à des préoccupations d'équipements de la route et de service aux usagers et sont implantés pour une longue durée.

Les articles L113-3 à L113-7 concernent les occupants de droit du domaine public à savoir les réseaux d'électricité et de gaz ainsi que les oléoducs. Le cas des exploitants de réseaux de télécommunications ouverts au public est régi par le code des postes et communications électroniques.

► ARTICLE 4 - AUTORISATION D'ENTREPRENDRE LES TRAVAUX

Les occupations du domaine public routier départemental qui ne relèvent pas du permis de stationnement sont soumises à une autorisation d'entreprendre les travaux.

L'acte d'occupation visé à l'article précédent et cette autorisation peuvent être traités conjointement si le dossier technique joint à la demande d'autorisation donne toutes précisions utiles quant à la date et aux délais d'exécution souhaités et aux mesures envisagées sur le plan de l'exploitation de la route et de la sécurité de la circulation.

L'autorisation d'entreprendre les travaux s'impose à tous les occupants quel que soit leur titre d'occupation.

Commentaires :

Les cas où l'acte d'occupation et l'autorisation sont traités conjointement, se traduisent par la délivrance d'une permission de voirie.

De plus, en cas de démarrage des travaux sans autorisation préalable (permission de voirie, accord technique), le gestionnaire pourra exiger un arrêt de ces travaux et une remise en état de son domaine.

► ARTICLE 5 - DÉNOMINATION ET CLASSIFICATION DES VOIES

Article L131-1 du code de la voirie routière

Les voies qui font partie du domaine public routier départemental sont dénommées « routes départementales » (numérotées), ou voies vertes.

Elles sont classées et répertoriées dans les tableaux de classement portés en **annexe 1** du présent règlement et régulièrement tenus à jour.

► ARTICLE 6 - HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU

Le réseau routier départemental est hiérarchisé par délibération du conseil départemental du 26 mai 1989 en quatre niveaux d'intérêt : structurant, départemental, cantonal et local :

- le réseau d'intérêt structurant permet un maillage cohérent avec le réseau national ;
- le réseau d'intérêt départemental permet de relier les pôles de développement et les bassins de vie ainsi que les principales zones touristiques ;
- le réseau d'intérêt cantonal permet en complément du précédent réseau d'assurer un maillage des bassins de vie et liaison entre cantons ;
- le réseau d'intérêt local contribue à la desserte de l'ensemble des communes ;
- les voies vertes.

La carte du réseau fait l'objet des **annexes 2 et 3** du présent règlement.

La classification a des incidences en termes de caractéristiques techniques (largeur, structure de la chaussée...), d'accès, de niveaux de services... des voies.

► ARTICLE 7 - CAS DES ROUTES À GRANDE CIRCULATION

Article R152-1 du code de la voirie routière

Article L110-3 du code de la route

Décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation modifié par le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010

Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation.

La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies.

Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'État dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination → Toute décision relative aux routes à grande circulation nécessite l'avis du préfet.

La liste et la carte des routes classées à grande circulation dans le département de la Manche font l'objet des **annexes 4 et 5** du présent règlement.

Le cas des déviations :

Art. L.152-1 et L.152-2 du code de la voirie routière

Lorsqu'une route à grande circulation est déviée en vue du contournement d'une ville, les propriétés riveraines n'ont pas d'accès direct à la déviation.

Dès l'incorporation d'une route ou section de route dans une déviation, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains, mais les interdictions applicables aux accès existants ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées.

► ARTICLE 8 - ENQUÊTES PUBLIQUES

Article L 131-4 et R 131-3 à R 131-8 du code de la voirie routière - Décret n° 93-1133 du 22 septembre 1993

Article L 123-1 et suivants du code de l'environnement - Loi n° 83-630 du 12 juillet 1983

Articles R 112-1 et suivants du code de l'expropriation – Décret n° 2014-1635 du 26 décembre 2014

Le conseil départemental est compétent pour classer et déclasser les routes départementales, établir des plans d'alignement, ouvrir, redresser et élargir les routes départementales.

Les délibérations du conseil départemental interviennent, le cas échéant, après enquête diligentée par le Président du conseil départemental, dont la durée ne peut être inférieure à 15 jours. Dans ce cas, elle se déroule suivant la procédure prévue par l'article R 131-3 et suivants du code de la voirie routière.

Cependant, lorsque l'opération comporte une expropriation, elle nécessite une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique diligentée par le préfet. Dans ce cas, la durée de l'enquête ne peut être inférieure à 15 jours si le montant de l'opération foncière est inférieur à 1,9 M€ et à 30 jours si ce montant y est supérieur.

Par ailleurs, une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est obligatoire pour toutes les opérations qui entrent dans le champ d'application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983, dite « loi Bouchardeau ». Dans ce cas, pour les opérations foncières portant sur des terrains appartenant au Département et d'un montant supérieur à 1,9 M€, l'enquête est diligentée par le Président et sa durée ne peut être inférieure à 30 jours.

Les procédures spécifiques en dehors des cas précités se déroulent selon les modalités prévues par les textes cités ci-dessus.

► ARTICLE 9 - ALIGNEMENTS

Article L112-1 à L112-7, L131-4, L131-6 du code de la voirie routière

Articles R112-1, R112-2, R131-3 à R131-8 du code de la voirie routière

L'alignement est la détermination par l'autorité administrative, de la limite du domaine public routier au droit des propriétés privées riveraines.

Il est fixé soit par un alignement individuel, soit par un plan d'alignement.

L'alignement individuel est délivré par arrêté du Président du conseil départemental dans les conditions définies à l'article 29 du présent règlement.

Le plan d'alignement, auquel est joint un plan parcellaire, détermine après enquête publique, la limite entre voie publique et propriétés privées riveraines.

La publication d'un plan d'alignement attribue, de plein droit, à la collectivité, propriétaire de la voie publique, le sol des propriétés non bâties dans les limites qu'il détermine.

Le sol des propriétés bâties à la date de la publication du plan d'alignement est attribué à la collectivité propriétaire de la voie dès la destruction du bâtiment.

Lors du transfert de propriété, l'indemnité est, à défaut d'accord amiable, fixée et payée comme en matière d'expropriation.

Le conseil départemental est compétent pour approuver la création, le maintien ou la suppression des plans d'alignement.

Si le plan d'alignement concerne une agglomération, il doit être soumis pour avis à l'autorité municipale.

Les effets du plan d'alignement sont précisés à l'article 30 du présent règlement.

Commentaires :

Le conseil départemental doit faire valoir ses droits dans l'élaboration des documents d'urbanisme en tant que personne publique associée.

En présence d'un POS ou d'un PLU, pour être opposable aux tiers, le plan d'alignement doit être annexé au titre des servitudes d'utilité publique.

Après l'approbation d'un délai d'un an, à compter soit de l'approbation du PLU soit de l'institution de la servitude, les servitudes qui ne sont pas annexées ne sont pas opposables aux demandes d'occuper ou d'utiliser le sol. Elles retrouvent, cependant, leurs effets vis-à-vis de ces demandes dès que leur annexion au PLU est effectuée. Pour autant, l'inopposabilité des servitudes dans le cas d'absence d'annexion n'a pas pour effet de les faire disparaître. En effet, les obligations de faire ou ne pas faire, autres que celles relatives aux demandes d'occuper ou d'utiliser le sol, qu'elles entraînent vis-à-vis des propriétaires (travaux d'entretien et de réparation par exemple) continuent de s'appliquer.

La procédure de l'alignement ne peut être utilisée pour des opérations telles que :

- ouverture d'une voie nouvelle ;
- modification importante en plan ou en profil ;
- élargissement important avec déplacement de l'axe.

► ARTICLE 10 - DÉLIMITATION DU DOMAINE DÉPARTEMENTAL PAR RAPPORT AUX AUTRES VOIES

La domanialité du Département aux intersections d'une route départementale avec d'autres voies est précisée à l'aide des schémas présentés **en annexe 7**, à savoir :

- carrefour en T,
- carrefour giratoire,
- carrefour dénivelé,
- ouvrages d'art routiers,

► ARTICLE 11 - CLASSEMENT ET DÉCLASSEMENT

Article L2141-1 du code général de la propriété des personnes publiques

Article L123-2, L123-3 et L131-4 du code de la voirie routière

Articles R131-3 à R131-8 du code de la voirie routière

Article L318-1 du code de l'urbanisme

Article L121-18 du code rural et de la pêche maritime

Le classement et le déclassement des routes départementales sont prononcés par délibération du conseil départemental.

Le classement et le déclassement sont dispensés d'enquête publique préalable sauf lorsque l'opération envisagée a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie.

► ARTICLE 12 - OUVERTURE, ÉLARGISSEMENT, REDRESSEMENT

Article L131-5 du code de la voirie routière

Articles R131-3 à R131-8 du code de la voirie routière

L'ouverture, l'élargissement et le redressement des routes départementales ne peuvent intervenir qu'après délibération du conseil départemental.

Les délibérations correspondantes aux acquisitions nécessaires interviennent après enquête publique dans les cas prévus par le code de la voirie routière.

Commentaires :

Pour l'application des dispositions du présent article, il convient de retenir les définitions suivantes :

- ouverture d'une voie : décision du conseil départemental qui, soit construit une voie nouvelle, soit ouvre à la circulation publique une route existante, non classée dans le domaine public routier départemental ;
- élargissement d'une voie : décision du conseil départemental qui, sans modifier l'axe de la plate-forme de la route, modifie son emprise en empiétant sur les propriétés riveraines ;
- redressement d'une voie : décision du conseil départemental qui modifie l'emprise de la route en déplaçant l'axe de la plateforme pour réduire la courbure de la route ou supprimer par exemple des sinuosités.

► ARTICLE 13 - ACQUISITION DE TERRAINS

Articles L131-4, L131-5 et R131-9 du code de la voirie routière

Article L152-2 du code de l'urbanisme

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Après que le projet d'ouverture, d'élargissement ou de redressement a été décidé par le conseil départemental, les terrains nécessaires peuvent être acquis par voie amiable ou après expropriation dans les conditions prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou par l'article L131-5 du code de la voirie routière, ou après exercice du droit de délaissement par le propriétaire du terrain si le projet a fait l'objet d'une inscription en emplacement réservé dans un document d'urbanisme.

La décision peut être prise par délégation, par la commission permanente du conseil départemental, qui prend en considération le projet.

► ARTICLE 14 - ALIÉNATION DE TERRAINS

Article L112-8 du code de la voirie routière

Article L2141-1 du code général de la propriété des personnes publiques

Article L3213-1 du code général des collectivités territoriales

L'aliénation ne peut être prononcée qu'après déclassement et enquête publique sauf lorsque le terrain à aliéner est un délaissé routier.

Les délaissés routiers et les parties déclassées du domaine public départemental, à la suite d'un changement de tracé ou de l'ouverture d'une voie nouvelle, peuvent être aliénés après que les riverains ont exercé leur droit de priorité.

Si mis en demeure d'acquiescer ces parcelles, ils ne se portent pas acquiesceurs dans un délai d'un mois, il est procédé à l'aliénation de ces parcelles suivant les règles applicables au domaine concerné.

► ARTICLE 15 - ÉCHANGES DE TERRAINS

Article L 112-8 du code de la voirie routière

Article L 3112-2 et 3112-3 du code général de la propriété des personnes publiques

Il peut être procédé, avec ou sans soulte, à des échanges de terrains pour permettre l'ouverture, l'élargissement ou le redressement d'une route départementale. Toutefois, les terrains du domaine public départemental ne peuvent faire l'objet d'échange qu'après procédure de déclassement.

2 Droits et obligations du Département

► ARTICLE 16 - OBLIGATION DE BON ENTRETIEN

Article L3321-1 code général des collectivités territoriales

Article L131-2 du code de la voirie routière

Le domaine public routier départemental est aménagé et entretenu par le Département, de telle façon que la circulation normale des usagers, sauf circonstances exceptionnelles, y soit assurée dans des conditions normales de sécurité.

Commentaires :

Il s'agit d'une responsabilité sans faute fondée sur la notion de « défaut d'entretien normal », d'origine jurisprudentielle, avec renversement de la charge de la preuve (présomption de faute) : le Département doit prouver l'entretien normal.

La responsabilité du Département n'est engagée à l'égard des usagers des routes départementales que si le dommage a son origine dans un défaut d'entretien normal de la voie publique, tel que cet entretien doit être raisonnablement envisagé pour permettre un usage de cette voie conforme à son affectation.



En dehors des agglomérations, le Département assure l'entretien :

- de la chaussée et de ses dépendances,
- des ouvrages d'art,
- des équipements de sécurité,
- de la signalisation réglementaire nécessaire pour le guidage et la sécurité des usagers.

Par ailleurs, il assure la viabilité hivernale conformément aux dispositions de son Dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH)

En agglomération, sauf convention particulière, le Département conserve ses prérogatives, pour ce qui concerne la conservation de son patrimoine.

Il n'a par contre pas à financer, ni à entretenir :

- les trottoirs,
- les aménagements spécifiques de chaussées (pavés, dallages, plateaux, coussins berlinois, ralentisseurs...),
- les réseaux d'assainissement (eaux pluviales),
- la signalisation horizontale (qui est à la charge de la collectivité qui en prend l'initiative),
- la signalisation verticale d'intérêt local,
- d'une façon générale, tous les équipements liés à des mesures de police de circulation,
- les ouvrages exécutés (éclairage public, plantations),
- le fauchage l'élagage et l'éparage.

Lors de la réalisation des travaux d'entretien de la chaussée (tapis d'enrobés, décaissements...), la mise à niveau des bordures de trottoirs, bouches à clés, regards de visite... est à la charge du concessionnaire ou de la collectivité concernée.

► ARTICLE 17 - TRAVAUX SUR LE DOMAINE PUBLIC ROUTIER DÉPARTEMENTAL

Tout projet d'aménagement exécuté par une collectivité sur le domaine public départemental doit être assorti d'une convention fixant les modalités d'entretien et de gestion ultérieures des ouvrages exécutés et des modalités par opération foncière si besoin.



► ARTICLE 18 - DROIT DE RÉGLEMENTER L'USAGE DE LA VOIRIE

Article L3221-4 du code général des collectivités territoriales

Articles L113-1, L131-2, L131-3 et R131-2 du code de la voirie routière

Articles R110-2, R411-2, R411-5, R411-7, R411-8 et R422-4 du code de la route

Le président du conseil départemental gère le domaine du Département. À ce titre, il exerce les pouvoirs de police afférents à cette gestion, notamment en ce qui concerne la circulation sur ce domaine, sous réserve des attributions dévolues aux maires par le code général des collectivités territoriales et au représentant de l'État dans le département ainsi que du pouvoir de substitution de ce dernier tel que prévu à l'article L. 3221-5 dudit code.

La répartition des compétences en matière de réglementation de la circulation sur les routes départementales est définie à l'**annexe 10** du présent règlement.

Tout aménagement qui modifie les conditions de circulation des usagers, peut être réalisé par des tiers à leurs frais, sous réserve qu'il ait été expressément autorisé par le conseil départemental⁽¹⁾ et qu'il ait fait l'objet le cas échéant d'un arrêté de police de la circulation.

Commentaires :

La définition des limites d'une agglomération est de la compétence du maire de la commune concernée (article R110-2 du code de la route) dans les conditions définies à l'annexe 8 du présent règlement.

(1) cette autorisation peut prendre la forme d'une convention.

► ARTICLE 19 - DROITS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL AUX CARREFOURS ENTRE UNE ROUTE DÉPARTEMENTALE ET UNE AUTRE VOIE (PUBLIQUE OU PRIVÉE)

L'aménagement ou la création d'un carrefour avec une route départementale, s'il ne s'intègre pas dans un projet soumis à enquête publique ou à enquête d'utilité publique doit, préalablement à tout commencement d'exécution, recueillir l'accord du conseil départemental.

L'accord du conseil départemental pour un projet est réputé donné sous réserve des droits des tiers et des règlements en vigueur, notamment les prescriptions du code de l'urbanisme.

Il ne préjuge en rien des obligations qui peuvent être imposées au titre de cette voie.

► ARTICLE 20 - ÉCOULEMENT DES EAUX ISSUES DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

Article 640 du code civil

Les propriétés riveraines situées en contrebas du domaine public routier sont tenues de recevoir les eaux de ruissellement qui en sont issues.

Les propriétaires concernés (propriétés riveraines du domaine public routier accueillant les eaux de ruissellement ou propriétés supportant les ouvrages hydrauliques annexes) doivent prendre toutes dispositions pour permettre, en tout temps, ce libre écoulement.

Toutefois, si la configuration du domaine public routier départemental modifie sensiblement, par rapport aux conditions naturelles initiales, le volume ou le régime ou l'emplacement de l'exutoire de ces eaux de ruissellement, le Département est tenu de réaliser et d'entretenir, à sa charge, les ouvrages hydrauliques nécessaires pour évacuer sans dommage ces eaux de ruissellement.

Pour tout nouvel ouvrage hydraulique trouvant son exutoire sur le domaine privé, il faut prévoir une servitude.

Commentaires :

À défaut de permettre au gestionnaire d'assurer l'entretien des ouvrages, la responsabilité du propriétaire sera engagée.

► ARTICLE 21 - DROITS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DANS LES PROCÉDURES DE CLASSEMENT/DÉCLASSEMENT

Articles L123-2, L123-3, L 131-4 et R 123-2 du code de la voirie routière

Déclassement d'une route nationale et classement dans la voirie départementale :

Le conseil départemental est consulté sur l'opportunité de ce classement/déclassement, soit dans le cadre d'une enquête publique, soit dans le cadre d'une consultation sur dossier établi par les services compétents de l'État.

Dans tous les cas, le conseil départemental dispose d'un délai de 5 mois pour faire connaître son avis.

Classement d'une voie départementale dans la voirie nationale :

Le conseil départemental est consulté sur l'opportunité de ce classement/déclassement, soit dans le cadre d'une enquête publique, soit dans le cadre d'une consultation sur dossier établi par les services compétents de l'État.

Dans tous les cas, le conseil départemental dispose d'un délai de 5 mois pour faire connaître son avis.

Commentaires :

En cas d'avis défavorable ou d'absence d'avis favorable dans le délai de 5 mois, le reclassement dans la voirie départementale d'une route nationale déclassée peut être prononcé par décret en conseil d'État lorsque ce déclassement est motivé par l'ouverture d'une voie nouvelle ou le changement de tracé de voie existante.

L'accord du conseil départemental d'accepter dans sa voirie une route nationale déclassée peut être assorti d'une remise en état préalable de la route concernée et de ses ouvrages annexes.

Plus globalement, le classement d'une voie existante dans le domaine public routier du Département est prononcé par une délibération du conseil départemental suivant les règles prévues par le code de la voirie routière.

► ARTICLE 22 - PRISE EN COMPTE DE LA VOIRIE DÉPARTEMENTALE DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

Article L 121-4, L143-17, L153-11, R153-1 et suivants du code de l'urbanisme

Le conseil départemental peut exprimer ses prescriptions et prévisions en matière d'aménagement de voirie dans tout document d'urbanisme lors de son élaboration : schémas de cohérence territoriale (SCOT), plans locaux d'urbanisme (PLU) et cartes communales.

Il s'agit en particulier :

- des projets d'infrastructures et d'aménagements nouveaux ou de modernisation qui peuvent être inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et dans le plan de zonage (emplacements réservés) ;
- des principes généraux concernant les marges de recul (article 6 du règlement et Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU), suivant l'**annexe 7** du présent règlement ;
- des routes départementales protégées en accès hors agglomération (réseau d'intérêt structurant) et l'intégration des contraintes de desserte et d'accès aux voies départementales dans l'article 3 du règlement et les OAP du PLU, suivant l'**annexe 7**.

► ARTICLE 23 - PRISE EN COMPTE DES INTÉRÊTS DE LA VOIRIE DÉPARTEMENTALE DANS LES DOSSIERS D'APPLICATION DU DROIT DES SOLS

Articles L 410-1 à L 441-2, R 311-11, R 410-1 à R 410-12 du code de l'urbanisme

Le conseil départemental doit être consulté par l'autorité administrative compétente en matière d'autorisation d'urbanisme sur tous les dossiers relatifs à l'acte de construire et aux modes d'utilisation du sol pouvant avoir une incidence sur le domaine départemental, notamment en ce qui concerne les accès et les modifications des conditions de rejets des eaux pluviales et usées (Cf. art. 32 et 36).

► ARTICLE 24 - PLANTATIONS D'ALIGNEMENT

Le Département ne pourra effectuer des plantations sur son domaine public qu'à une distance de 4 m du bord de la chaussée et 2 m des propriétés riveraines, si les sujets dépassent 2 m de hauteur.

À l'intérieur d'une agglomération, le Maire peut, après avis favorable du Président du conseil départemental, préconiser des distances moins importantes.

3 Droits et obligations des riverains

► ARTICLE 25 - AUTORISATION D'ACCÈS - RESTRICTION

Articles L 151-2, L 151-3, L 151-4 et L 152-1 et suivants du code de la voirie routière

Article R 111-4 à R 111-6 du code de l'urbanisme

Article 682 et suivants du code civil

L'accès est un droit de riveraineté, mais il est soumis à autorisation et aux prescriptions définies à l'article 26 et suivant du présent règlement. Par ailleurs, il peut faire l'objet de restrictions techniques justifiées par la sécurité des usagers et la conservation du domaine public.

Dans le cas de voies à statut particulier (ex : déviation d'agglomération, route express), les accès directs sont interdits. Ils font l'objet de rétablissements de desserte regroupés sur des points uniques.

Les mêmes exigences sont applicables sur le réseau départemental d'intérêt structurant hors agglomération. Une autorisation peut toutefois être admise quand la création d'un nouvel accès est synonyme d'une amélioration des conditions de sécurité de la situation existante.

Commentaires :

Les procédures d'autorisation sont précisées aux articles 47 (nécessité d'une autorisation préalable : permis de stationnement, permission de voirie, convention) et 49 (instruction des demandes) du présent règlement.

La création d'accès ne peut être autorisée que si les conditions de sécurité le permettent et dans le respect de la hiérarchisation du réseau définie à l'**annexe 1** du présent règlement.

Tout aménagement consécutif à un changement de destination ou d'usage de la parcelle concernée est considéré comme une création d'accès.

► ARTICLE 26 - AMÉNAGEMENT DES ACCÈS EXISTANTS OU A CRÉER

Le nombre d'accès par unité foncière peut être limité au strict minimum et tout accès devenu inutile suite à l'évolution du parcellaire est à supprimer. Tout accès devra répondre aux normes de sécurité et de co-visibilité et l'accès par une voie communale devra être privilégié. En cas de division de terrain suite à une autorisation d'urbanisme, il pourra être imposé un accès commun ou un regroupement des accès.

Pour des raisons de sécurité, hors agglomération, il sera imposé un recul minimum du portail par rapport à la limite du domaine public pour permettre un stockage de véhicule en dehors de la chaussée :

- de 5 m pour les accès riverains ;
- de 15 m pour les accès agricoles ;
- de 25 m pour les accès industriels (trafic PL).

En aucun cas, un portail ne peut déborder sur le domaine public routier. Les portes ne peuvent s'ouvrir sur l'extérieur de manière à faire saillie sur le domaine public.

Les dispositions et dimensions des ouvrages destinés à établir la communication entre la route et les propriétés riveraines sont fixées par voie d'autorisation.

Ces ouvrages doivent toujours être établis de manière à ne pas déformer le profil normal de la route et à ne pas gêner l'écoulement des eaux.

La construction des ouvrages est à la charge du bénéficiaire de l'autorisation, y compris le busage du fossé, lorsque celui-ci est existant, afin de maintenir le bon écoulement des eaux. L'entretien est également à la charge du bénéficiaire.

En cas de telle nécessité de busage de l'accès, les dispositifs de sécurité (têtes de buses normalisées) sont obligatoires dans les deux sens de circulation sur les routes départementales d'intérêt structurant et départemental. Sur les réseaux d'intérêts cantonal et local, le département se réserve le droit d'imposer ces dispositifs. L'autorisation fixe également le diamètre de la canalisation à mettre en place.

En cas de modification des caractéristiques géométriques de la voie à l'initiative du Département, le rétablissement des accès existants au moment de la modification est à la charge du gestionnaire de la voie.



Dans le cadre d'un programme de curage de fossés, les ouvrages / canalisations non conformes ou en mauvais état sont obligatoirement à remplacer par l'occupant.

En agglomération, le Maire n'est pas compétent pour autoriser les nouveaux accès, mais il doit être obligatoirement consulté.

Sur le parcours des routes départementales, les entrées de champs, les accès aux cours de fermes, les raccordements des chemins d'exploitation et, en général, tout accès aux propriétés riveraines que les propriétaires sont autorisés à établir doivent être convenablement empierrés ou stabilisés sur une longueur suffisante pour éviter toute détérioration du réseau départemental.

► ARTICLE 27 - ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ACCÈS

Les propriétaires des terrains riverains sont tenus d'entretenir et de maintenir en bon état les ouvrages ayant fait l'objet d'autorisation à leur profit (sauf stipulation contraire dans l'acte d'autorisation) et d'assurer le bon écoulement des eaux (nettoyage régulier des buses sous accès).

Commentaires :

L'autorisation précise l'emplacement des ouvertures, leur recul, leurs dimensions, les niveaux ainsi que la nature des matériaux constitutifs de l'accès.

► ARTICLE 28 - CAS PARTICULIERS DES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT AYANT UN IMPACT SUR LE TRAFIC

Article L332-8 du code de l'urbanisme

Les accès aux établissements industriels et commerciaux doivent être conçus de manière à assurer le maintien de la capacité de trafic sur la voie concernée ainsi que la sécurité des usagers.

Des prescriptions ayant pour objet cette sujétion peuvent être portées au permis de construire. Une participation financière spécifique peut être exigée des bénéficiaires des autorisations de construire qui ont pour objet la réalisation de toute installation à caractère industriel, agricole, commercial ou artisanal qui, par sa nature, sa situation ou son importance, nécessite la réalisation d'équipements publics exceptionnels.

Lorsque la réalisation des équipements publics exceptionnels n'est pas de la compétence de l'autorité qui délivre le permis de construire, celle-ci détermine le montant de la contribution correspondante, après accord de la collectivité publique à laquelle incombent ces équipements. Une convention précise les charges d'entretien et de fonctionnement consécutives à la réalisation de ces équipements publics.

► ARTICLE 29 - ALIGNEMENTS INDIVIDUELS

Articles L 112-1, L 112-3, L 112-4, L112-5 et L 131-6 du code de la voirie routière

Les alignements individuels sont délivrés par arrêté du Président du conseil départemental, sur demande, conformément aux plans d'alignement régulièrement dressés et publiés.

À défaut de tels plans, ils sont délivrés conformément aux alignements résultant de documents d'urbanisme rendus publics ou approuvés.

À défaut de ces plans et documents, ils sont délivrés à la limite de fait du domaine public routier.

En aucun cas, la délivrance de l'alignement ne vaut autorisation d'urbanisme ni ne dispense de demander celui-ci.

Cette délivrance, qui ne peut être refusée, ne préjuge pas des droits des tiers.

Commentaires :

En agglomération, le maire n'est pas compétent pour délivrer l'alignement sur le réseau départemental, mais il doit obligatoirement être consulté.

L'alignement de fait n'emporte pas transfert de propriété au profit du Département ni au profit des propriétés riveraines. L'alignement n'a aucun effet translatif.

L'acquisition de régularisation intervient par voie amiable.

► ARTICLE 30 - EFFETS DU PLAN D'ALIGNEMENT

Article L 112-2 du code de la voirie routière

L'alignement est réalisé conformément aux dispositions décrites à l'article 9 du présent règlement.

Commentaires :

Les effets d'un plan d'alignement sont différents selon qu'il s'agit de propriétés bâties ou non bâties. Pour les propriétés non bâties, la prise de possession des terrains ne peut normalement intervenir, sauf accord amiable, qu'après paiement ou consignation des indemnités dues. Pour les propriétés bâties, la prise de possession des terrains n'intervient que lorsque les bâtiments ont été démolis.

Un mur mitoyen mis à découvert par suite du reculement est soumis aux mêmes règles qu'une façade en saillie.

► ARTICLE 31 - IMPLANTATION DE CLÔTURES

Les haies sèches, clôtures, palissades, doivent être implantées suivant l'alignement, sous réserve du respect des exigences de visibilité liées aux accès.

Les clôtures électriques ou en ronces artificielles doivent être placées au moins à 0,50 m en arrière de cette limite.

Hors agglomération, les clôtures présentant un risque d'obstacle pour la sécurité des usagers de la voirie doivent être implantées à 4 mètres minimum du bord de la chaussée sur les réseaux d'intérêts structurant et départemental et à 2 mètres sur les réseaux d'intérêts cantonal et local.

Elles doivent être également maintenues en bon état. Dans le cas contraire, leur remplacement ne sera pas assuré en cas d'endommagement (broyeuse...)

Les portes ne peuvent s'ouvrir sur l'extérieur de manière à faire saillie sur le domaine public.



► ARTICLE 32 - ÉCOULEMENT DES EAUX PLUVIALES

Article 640 du code civil

Les propriétés riveraines situées en contrebas du domaine public routier sont tenues de recevoir les eaux de ruissellement qui en sont issues. Les propriétaires (propriétés riveraines du domaine public routier accueillant les eaux de ruissellement ou propriétés supportant les ouvrages hydrauliques annexes) doivent prendre toutes dispositions pour permettre, en tout temps, ce libre écoulement et n'élever aucun obstacle.

Toutefois, si la configuration du domaine public routier modifie sensiblement, par rapport aux conditions naturelles initiales, le volume ou le régime ou l'emplacement de l'exutoire de ces eaux de ruissellement, le Département est tenu de réaliser et d'entretenir à sa charge les ouvrages hydrauliques nécessaires pour évacuer sans dommage ces eaux de ruissellement, sauf à l'intérieur des agglomérations où la construction et l'entretien des réseaux d'assainissement pluvial et leurs ouvrages annexes incombent aux communes traversées par la route départementale.

L'écoulement des eaux, dans les fossés de la route, ne peut être intercepté.

Les traverses de chaussée sont à la charge du Département pour assurer l'écoulement de fossé à fossé.

Nul ne peut, sans autorisation, rejeter sur le domaine public routier départemental des eaux provenant de propriétés riveraines à moins qu'elles ne s'y écoulent naturellement.

L'écoulement des eaux pluviales provenant du toit ne peut se faire directement sur le domaine public. Les eaux pluviales doivent être conduites jusqu'au sol par des tuyaux de descente.

Le rejet des eaux pluviales doit être préalablement autorisé par le gestionnaire de la voirie qui fixe les conditions de rejet aux fossés ou aux caniveaux.

Commentaires :

Les travaux de drainage, d'imperméabilisation des sols ou de construction de bassins de rétention sont soumis à autorisation.

Tout dossier de déclaration ou d'autorisation mené au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement doit faire l'objet, au préalable, d'une validation technique par le gestionnaire de la voirie.

► ARTICLE 33 - CRÉATION D'UNE PLATE-FORME SUR LES DÉPENDANCES DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

Les conditions d'aménagement d'une plate-forme sur les dépendances du domaine public routier (accotement, fossé) sont fixées par autorisation délivrée par le gestionnaire de la route départementale.

Cette autorisation revêt un caractère précaire et révocable. Le bénéficiaire ne pourra prétendre à aucune indemnisation en cas d'annulation de cette autorisation.

Dans le cadre de travaux entrepris par le gestionnaire de la voie dans l'intérêt du domaine public occupé ou dans le cadre d'opérations de sécurité, le bénéficiaire devra prendre en charge le déplacement ou le remplacement des installations sans indemnité.

Préalablement à la délivrance de l'autorisation, un état des lieux sera effectué par le gestionnaire du domaine public départemental afin de vérifier si le projet ne constitue pas un obstacle aux conditions de circulation et à la sécurité routière, auquel cas l'autorisation serait refusée.

Dans l'hypothèse où la demande du pétitionnaire est recevable, les ouvrages sont établis de manière à ne pas déformer le profil normal de la route et à ne pas gêner l'écoulement des eaux.

La fourniture et la pose des ouvrages ainsi que toute sujétion concernant la création de la plateforme sont à la charge du pétitionnaire.

Cette occupation du domaine public départemental n'est pas une aisance de voirie tel que le droit d'accès à une propriété et pourra être soumise à redevance.

► ARTICLE 34 - BARRAGES OU ÉCLUSES SUR FOSSÉS

L'établissement de barrages ou écluses sur les fossés des routes départementales est interdit.

► ARTICLE 35 - AQUEDUCS ET PONCEAUX SUR FOSSÉS

L'autorisation pour l'établissement, par les propriétaires riverains d'aqueducs et de ponceaux sur les fossés des routes départementales précise le mode de construction, les dimensions à donner aux ouvrages et les matériaux à employer. Lorsque ces aqueducs ont une longueur supérieure à 25 m, ils doivent obligatoirement comporter un ou plusieurs regards pour visite ou nettoyage, suivant les prescriptions de l'arrêté d'autorisation.

Les dispositifs de sécurité (têtes de buses normalisées) sont obligatoires dans les deux sens de circulation sur les routes départementales d'intérêt structurant et départemental. Sur les réseaux d'intérêts cantonal et local, le département se réserve le droit d'imposer ces dispositifs.



► ARTICLE 36 - ÉCOULEMENT DES EAUX INSALUBRES

Code de l'environnement

Article R116-2 du code de la voirie routière

Article R111-12 du code de l'urbanisme

Tout rejet d'eaux insalubres est interdit sur le domaine public.

Toutefois, lorsqu'il est techniquement impossible de mettre en place un dispositif assurant l'épuration et l'évacuation des effluents par le sol et qu'il n'existe pas d'autre exutoire, une autorisation de rejet après traitement des eaux usées vers les fossés peut être délivrée à titre précaire et révocable par le gestionnaire de la voirie.

La demande d'autorisation doit notamment comporter l'étude de sol et de filière, les plans et données techniques du dispositif d'assainissement non collectif projeté, conforme à la réglementation en vigueur et de sa canalisation de rejet, l'avis technique délivré par le service public d'assainissement non collectif compétent (SPANC) ainsi que le géo-référencement du point de rejet.

Aucun rejet d'eaux pluviales ne sera autorisé dans la canalisation servant d'exutoire à un dispositif d'assainissement non collectif.

► ARTICLE 37 - CONSTRUCTIONS RIVERAINES

Article L112-5 et L112-6 du code de la voirie routière

Tout ouvrage en limite du domaine public doit faire l'objet d'une autorisation.

Aucune construction nouvelle ne peut empiéter sur l'alignement à l'exception des saillies autorisées.

Aucun travail confortatif ne peut être entrepris sur un bâtiment frappé d'alignement sauf s'il s'agit d'un monument historique.

Commentaires :

Les travaux confortatifs comprennent notamment :

- les reprises en sous œuvre,
- la pose de tirants, d'ancres ou d'équerres et tous ouvrages destinés à relier le mur de façade avec les parties situées en arrière de l'alignement,
- le remplacement par une grille de la partie supérieure d'un mur en mauvais état,
- les modifications de nature à entraîner la réfection d'une partie importante de la fraction en saillie d'un mur latéral ou de la façade,
- les raccordements à des constructions nouvelles ayant pour effet de conforter les bâtiments ou murs en saillie,
- le remplacement ou la réparation des marches, bornes entrées de caves ou tous ouvrages de maçonnerie en saillie, à moins que ces ouvrages soient la conséquence d'un changement de niveau du domaine public routier départemental.

► ARTICLE 38 - TRAVAUX SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AUTORISÉS SUR IMMEUBLE GRÉVÉ DE LA SERVITUDE DE RECLEMENT

Article L112-6 du code de la voirie routière

Tout propriétaire d'un immeuble grevé de la servitude de reculement, peut sans avoir à demander d'autorisation, exécuter des travaux à l'intérieur de cet immeuble pourvu que ces travaux ne concernent pas les parties en saillies des façades et murs latéraux ou n'aient pas pour effet de les conforter.

Dans le cas contraire, il appartient au service assurant la gestion de la voirie départementale de poursuivre l'infraction et d'obtenir s'il y a lieu, de la juridiction qui en est saisie qu'elle ordonne, suivant les circonstances de l'affaire, l'arrêt immédiat des travaux ou l'enlèvement des ouvrages faits.

Lorsque la façade vient à tomber ou à être démolie, le service assurant la gestion de la voirie départementale peut engager la même procédure, à l'effet d'obtenir la démolition de tous les ouvrages en saillie.

Les prestations liées à la démolition et à la reconstruction d'un immeuble à l'alignement sont à la charge du propriétaire de cet immeuble.

Commentaires :

À titre indicatif, peuvent être autorisés sous conditions :

- les crépis et rejointoiements,
- l'établissement de linteaux,
- l'exhaussement ou l'abaissement des murs de façade,
- la réparation totale ou partielle du chaperon d'un mur ou la pose de dalles de recouvrement,
- l'établissement de devantures,
- l'ouverture ou la suppression de baies,
- le raccordement des constructions nouvelles à des bâtiments ou murs en saillie.

► ARTICLE 39 - DIMENSIONS DES SAILLIES AUTORISÉES

Article R112-3 du code de la voirie routière

Dispositions générales :

Sauf impossibilité technique démontrée, les saillies autorisées ne doivent pas excéder, suivant la nature des ouvrages, les dimensions maximales indiquées ci-après :

- | | |
|--|--------|
| 1) Soubassements | 0,05 m |
| 2) Colonnes, pilastres, ferrures de portes et fenêtres, jalousies, persiennes, contrevents, appuis de croisées, barres de support, panneaux publicitaires fixes sur une façade à l'alignement | 0,10 m |
| 3) Tuyaux et cuvettes, revêtements isolants sur façade de bâtiments existants, devantures de boutiques (y compris les glaces), là où il existe un trottoir de largeur égale ou supérieure à 1,50 m grilles, rideaux et autres clôtures, corniches où il n'existe pas de trottoir, enseignes lumineuses ou non lumineuses et tous attributs et ornements quelconques pour les hauteurs au-dessus du sol inférieures à celles prévues au paragraphe 7 ci-après, grilles des fenêtres du rez-de-chaussée | 0,16 m |
| 4) Socles de devantures de boutiques | 0,20 m |
| 5) Petits balcons de croisées au-dessus du rez-de-chaussée | 0,22 m |
| 6) Grands balcons et saillies de toitures | 0,80 m |
| <i>Ces ouvrages ne peuvent être établis que dans les rues dont la largeur est supérieure à 8 m. Ils doivent être placés à 4,30 m au moins au-dessus du sol, à moins qu'il n'existe devant la façade un trottoir de 1,40 m de largeur au moins, auquel cas la hauteur de 4,30 m peut être réduite jusqu'au minimum de 3,50 m.</i> | |
| 7) Lanternes, enseignes lumineuses et non lumineuses, antennes, paraboles, attributs | 0,80 m |
| <i>S'il existe un trottoir d'au moins 1,40 m de largeur, ces ouvrages peuvent être établis quelle que soit la largeur de la rue et la hauteur de 4,30 m peut être réduite jusqu'à un minimum de 3 m. En l'absence de trottoirs d'au moins 1,40 m de largeur, ils ne peuvent être établis que dans les rues d'une largeur minimum de 8 m et doivent être placés à 4,30 m au-dessus du sol. Ils doivent être supprimés sans indemnité lorsque des raisons d'intérêt public conduisent le Département à exhausser le sol ou à réduire la largeur de trottoir.</i> | |
| 8) Auvents et marquises | 0,80 m |
| <i>Ces ouvrages ne sont autorisés que sur les façades devant lesquelles il existe un trottoir d'au moins 1,40 m de largeur. Aucune partie de ces ouvrages, ni de leurs supports ne doit être à moins de 3 m au-dessus du trottoir. Les marquises peuvent être garnies de draperies flottantes dont la hauteur au-dessus du trottoir ne doit pas être inférieure à 2,50m. Lorsque le trottoir a plus de 1,40 m de largeur, la saillie des marquises peut être supérieure à 0,80 m. Le titre d'occupation fixe alors les dispositions et dimensions de ces ouvrages qui restent assujettis aux prescriptions ci-dessus relatives à la hauteur au-dessus du sol mais doivent, en outre, satisfaire à certaines conditions particulières :</i> | |
| <i>- leur couverture doit être translucide ;</i> | |
| <i>- elles ne peuvent ni recevoir de garde-corps, ni être utilisées comme balcons ;</i> | |
| <i>- les eaux pluviales qu'elles reçoivent ne doivent s'écouler que par des tuyaux de descente appliqués contre le mur de façade et disposés de manière à ne pas déverser ces eaux sur le trottoir ;</i> | |
| <i>- les parties les plus saillantes doivent être à 0,50 m au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir ou, s'il existe une plantation sur le trottoir, à 0,80 m au moins de la ligne d'arbres la plus voisine et en tous cas à 4 m au plus du nu du mur de façade ;</i> | |
| <i>- leur hauteur, non compris les supports, ne doit pas excéder 1 m.</i> | |
| 9) Bannes | 0,50 m |
| <i>Ces ouvrages ne peuvent être posés que devant les façades où il existe un trottoir. Leurs parties les plus en saillie doivent être à 0,50 m au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir ou, s'il existe une plantation d'arbres sur le trottoir, à 0,80 m au moins de l'axe de la ligne d'arbres la plus voisine et en tous cas à 4 m au plus du nu du mur de façade. Aucune partie de ces ouvrages ni de leur support ne doit être à moins de 2,50 m au-dessus du trottoir. Cette prescription ne s'applique pas aux parties des supports ou aux organes de manœuvre dont la saillie sur le nu du mur de façade ne dépasse pas 0,16 m.</i> | |
| 10) Corniches d'entablements, corniches de devantures et tableaux sous corniches, y compris tous ornements pouvant être appliqués lorsqu'il existe un trottoir : | |
| • en plâtre : dans tous les cas, la saillie est limitée à | 0,16 m |
| • en tous matériaux autres que le plâtre : | |
| • jusqu'à 3 m de hauteur au-dessus du trottoir | 0,16 m |
| • entre 3 mètres et 3,50 m de hauteur au-dessus du trottoir | 0,50 m |
| • à plus de 3,50 m de hauteur au-dessus du trottoir | 0,80 m |
| <i>Le tout sous la réserve que les parties les plus saillantes des ouvrages soient à 0,50 m au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir.</i> | |
| 11) Panneaux muraux publicitaires | 0,10 m |

Dispositions particulières :

Le mesurage est toujours effectué à partir du nu du mur de façade, au-dessus du soubassement et, à défaut, entre alignements.

Les titres d'occupation peuvent déroger à ces dimensions en s'alignant sur celles fixées par les règlements municipaux de voirie régulièrement approuvés, à moins que le service assurant la gestion de la voirie départementale juge celles-ci incompatibles, dans les circonstances de l'affaire, avec la commodité et la sécurité de la circulation.

Les dimensions qui concernent les corniches, les grands balcons et les toitures ne sont pas applicables lorsque, pour des raisons d'environnement, un document d'urbanisme a prévu des règles et servitudes particulières de construction avec lesquelles elles sont incompatibles.

Aucune porte ne peut s'ouvrir en dehors de manière à faire saillie sur le domaine public routier départemental.

Toutefois, cette règle ne s'applique pas, dans les bâtiments recevant du public, aux issues de secours qui ne sont pas utilisées en service normal.

► ARTICLE 40 - PLANTATIONS RIVERAINES

Article R116-2 du code de la voirie routière

Articles 671 à 673 du code civil

Sous réserve des dispositions de l'article 43 du présent règlement, il n'est permis d'avoir des arbres en bordure du domaine public routier départemental qu'à une distance de 2 m pour les plantations qui dépassent 2 m de hauteur et à la distance de 0,50 m pour les autres*. Cette distance est calculée à partir de la limite de l'emprise.

Toutefois les arbres, arbustes et arbrisseaux de toute espèce peuvent être plantés en espaliers, sans condition de distance, lorsqu'ils sont situés contre un mur de clôture et à l'intérieur de la propriété riveraine.

Lorsque le domaine public départemental est emprunté par une ligne de distribution aérienne (électricité, télécommunications...), le riverain doit consulter le gestionnaire des réseaux concernés.

Les plantations faites antérieurement et à des distances moindres que celles prescrites ci-dessus ne peuvent être renouvelées qu'à la charge d'observer les distances fixées. Les sujets morts doivent être abattus et ne pas être remplacés.

Les propriétaires sont tenus de prendre toutes les dispositions nécessaires lorsque l'état sanitaire de leurs plantations est jugé défaillant.

La responsabilité des propriétaires est engagée en cas de chutes d'arbres ou de branches sur le domaine public routier.

Commentaires :

**Sur demande expresse du pétitionnaire, une dérogation peut être admise.*

► ARTICLE 41 - HAUTEUR DES HAIES VIVES

Aux embranchements routiers ou à l'approche des traversées de voies ferrées, la hauteur des haies ne pourra excéder 0,80 m au-dessus de l'axe des chaussées sur une longueur de 50 m comptée de part et d'autre du centre de ces embranchements, carrefours, bifurcations ou passages à niveau. La même hauteur doit être observée du côté du plus petit rayon sur tout le développement des courbes du tracé et sur une longueur de 30 m dans les alignements droits adjacents.



Nonobstant les dispositions qui précèdent, il peut toujours être commandé de limiter à 0,80 m la hauteur des haies vives bordant certaines parties du domaine public routier départemental lorsque cette mesure est commandée par la sécurité de la circulation.

Les haies plantées après autorisation antérieurement à la publication du présent règlement et à des distances moindres que celles ci-dessus peuvent être conservées. Toutefois, elles ne peuvent être renouvelées qu'à la charge d'observer les dispositions du présent règlement.

► ARTICLE 42 - ÉLAGAGE ET ABATTAGE

Articles L 131-7 du code de la voirie routière

Les haies et arbres isolés doivent toujours être conduits de manière que leur développement du côté du domaine public ne fasse aucune saillie sur celui-ci.

Les arbres, les branches et les racines qui avancent sur le sol du domaine public routier départemental doivent être coupés à l'aplomb des limites de ce domaine à la charge des propriétaires.

Au croisement avec des voies ferrées, ainsi qu'aux embranchements, carrefours ou bifurcations, les arbres à haut jet doivent être élagués, par les soins des propriétaires, sur une hauteur de 3 m à partir du sol dans un rayon de 50 m compté du centre des embranchements, carrefours, bifurcations ou passages à niveau.

Les mêmes prescriptions sont applicables aux arbres de haut jet, situés à moins de 4 m de la limite du domaine public routier, sur tout le développement du tracé des courbes du côté du plus petit rayon et sur une longueur de 30 m dans les alignements droits adjacents.

À défaut de leur exécution par les propriétaires riverains ou leurs représentants, les opérations d'élagage des arbres, haies ou racines peuvent être effectuées d'office par les services départementaux après une mise en demeure adressée par lettre recommandée, non suivie d'effet au terme d'un délai d'un mois, aux frais des propriétaires.

À aucun moment, le domaine public routier départemental (dépendances comprises) ne doit être encombré et la circulation entravée ou gênée par les opérations d'abattage, ébranchage, débitage et autres des arbres situés sur les propriétés riveraines.

La signalisation temporaire du chantier est sous la responsabilité de celui (entreprise ou particulier) qui exécute les travaux. Elle doit être conforme à la réglementation en vigueur et être exécutée selon le plan de signalisation validé par le gestionnaire de la voie.

Les propriétaires riverains doivent également veiller au bon état phytosanitaire de leurs plantations privées situées à proximité de la limite avec le domaine public départemental et, en particulier, de leurs arbres de moyen et haut jet et anticiper tout risque pour la sécurité publique en procédant à l'abattage des sujets morts ou malades.

► ARTICLE 43 - SERVITUDES DE VISIBILITÉ

Articles L 114-1 à L 114-6, R 114-1 et R 114-2 du code de la voirie routière

L'application du présent cadre de règlement est, s'il y a lieu, subordonnée à celle des mesures éventuellement inscrites dans les plans de dégagement qui, dressés conformément aux dispositions du code de la voirie routière (articles L 114-3 et R 114-1) déterminent les terrains riverains ou voisins du domaine public routier départemental sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité comportant suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôture ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal au niveau fixé par le plan ;
- l'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan ;
- le droit pour le Département d'opérer la résection des talus, remblais et tout obstacle naturel, de manière à réaliser des conditions de visibilité satisfaisantes.

► ARTICLE 44 - MASSIFS FORESTIERS

Afin d'améliorer la sécurité des usagers, les propriétaires de massifs forestiers riverains des routes départementales sont invités à déboiser sur une bande de 4 mètres de large en bordure de chaussée et à débroussailler cette zone régulièrement et au moins une fois par an.

► ARTICLE 45 - EXCAVATIONS ET EXHAUSSEMENTS EN BORDURE DES ROUTES DÉPARTEMENTALES

Il est interdit de pratiquer en bordure du domaine public routier départemental des excavations de quelque nature que ce soit, si ce n'est aux distances et dans les conditions ci-après déterminées :

1) Excavations à ciel ouvert (et notamment mares, plans d'eau, fossés...) :

Ces excavations ne peuvent être pratiquées qu'à 5 m de la limite du domaine public. Cette distance est augmentée d'1 m par mètre de profondeur de l'excavation.

2) Excavations souterraines :

Ces excavations ne peuvent être pratiquées qu'à 15 m au moins de la limite de l'emprise de la voie. Cette distance est augmentée de 1 mètre par mètre de profondeur de l'excavation.

3) Puits ou citernes :

Ils ne peuvent être établis qu'à une distance d'au moins 5 m de la limite de l'emprise de la voie dans les agglomérations et les endroits clos de murs et d'au moins 10 m dans les autres cas.

Les distances ci-dessus fixées, peuvent être diminuées par arrêté du président du conseil départemental sur proposition des services départementaux, lorsque, eu égard à la situation des lieux et aux mesures imposées aux propriétaires, cette diminution est jugée compatible avec l'usage et la sécurité de la voie au voisinage duquel doit être pratiquée l'excavation. A contrario, une distance supérieure peut être exigée pour des raisons de sécurité routière ou quand l'excavation projetée est située dans le périmètre d'un aménagement routier ultérieur.

Commentaires :

Le propriétaire de toute excavation ou puits, situé au voisinage du domaine public routier départemental, peut être tenu de le couvrir ou de l'entourer de clôtures propres à prévenir tout danger pour les usagers.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux excavations à ciel ouvert ou souterraines, qui sont régulièrement soumises à des réglementations spéciales en exécution des textes sur les mines, minières et carrières.

3) Exhaussements :

Il est interdit de pratiquer des exhaussements sans autorisation. Les exhaussements ne peuvent être autorisés qu'à 5 m de la limite du domaine public augmenté d'1 m par mètre de hauteur de l'exhaussement.

Des prescriptions plus sévères peuvent être imposées en cas de création de digues retenant des plans d'eau surélevés par rapport à la voie.

Les propriétaires des terres supérieures ou inférieures bordant les routes départementales sont tenus d'entretenir en bon état les ouvrages construits à leurs frais, par eux ou pour leur compte, et destinés à soutenir les terres.

4 Occupation du domaine public par des tiers

► ARTICLE 46 - CHAMP D'APPLICATION

Articles L113-3 à L113-7 du code de la voirie routière

Les présentes règles ont pour but de définir les dispositions administratives et techniques auxquelles sont soumis les travaux ou chantiers qui mettent en cause l'intégrité du domaine public départemental.

Ces règles s'appliquent à l'installation et à l'entretien de tous types d'ouvrages (réseaux divers, aériens, souterrains, voirie, ouvrages d'art...) situés dans l'emprise des voies dont le Département est propriétaire.

Elles concernent de ce fait les travaux entrepris par ou pour le compte des personnes physiques ou morales, publiques ou privées (permissionnaires ou occupants de droit, concessionnaires), dénommées ci-après intervenants.

L'article L 113-3 de code de la voirie routière précise notamment que les services publics de télécommunication, de transport et de distribution d'électricité, de gaz ou d'hydrocarbures peuvent occuper le domaine public routier départemental en y installant des ouvrages, dans la mesure où cette occupation n'est pas incompatible avec son affectation à la circulation terrestre.

Commentaires :

Lors de la présence des réseaux lors de travaux routiers, nous avons à faire à trois cas de figure :

- *Le réseau est gênant, et donc doit être déplacé par son propriétaire suivant l'article L113-3 du CVR*
- *Le réseau n'est pas gênant. Il peut rester en place le temps des travaux*
- *Le réseau peut rester en place, mais amène des contraintes particulières lors des travaux, donc des surcoûts pour le Département, néanmoins inférieures au coût d'un déplacement.*
- *Dans ce cas n° 3, il pourrait être envisagé une convention avec le concessionnaire qui prévoirait une participation de sa part pour ces sujétions, sachant qu'il réalise une économie par rapport à un dévoiement complet à sa charge.*

Lors de travaux entrepris par le Département sur son domaine routier, les concessionnaires de réseaux de toute nature sont tenus d'implanter, à leurs frais, la position de ceux-ci. À défaut, le réseau sera considéré comme gênant les travaux, et le concessionnaire sera mis en demeure de le déplacer provisoirement, à ses frais, au titre de l'article L 113-3 du Code de la Voirie Routière.

► ARTICLE 47 - NÉCESSITÉ D'UNE AUTORISATION PRÉALABLE

Articles L113-2 du code de la voirie routière

Conformément à l'article 3 du présent règlement, toute occupation du domaine public départemental doit faire l'objet d'une autorisation du président du conseil départemental.

A - Le permis de stationnement

Nul ne peut occuper le domaine public départemental s'il n'a pas reçu au préalable un permis de stationnement.

Il s'agit d'une occupation superficielle du domaine public, sans ancrage au sol, qui n'intéresse que la liberté ou la sécurité de la circulation.

Commentaires :

En agglomération, le permis de stationnement est délivré par le maire.

B - La permission de voirie

Nul ne peut exécuter des travaux sur le domaine public départemental s'il n'a pas reçu au préalable soit une permission de voirie, soit un accord technique préalable fixant les conditions d'exécution.

C - La convention

Le recours à une convention d'occupation est envisagé de préférence à l'autorisation de voirie lorsque les installations ou ouvrages projetés présentent un caractère immobilier, répondent à des préoccupations d'équipement de la route et de service à l'utilisateur et sont essentiellement sinon exclusivement desservis par le domaine public routier départemental dont ils affectent l'emprise.

Il en est ainsi de la construction de trottoirs, aires de stationnement, équipements de voirie (ralentisseurs, plateaux surélevés, coussins berlinois, places traversantes, chicanes, rétrécissements ou élargissement de chaussée...) ou toutes autres occupations intéressant la circulation ou modifiant, par leur nature ou leurs caractéristiques, la structure, la géométrie de la chaussée ou l'intégrité de la voie.

La convention définit les modalités de répartition de la gestion et de l'entretien ultérieur ainsi que les responsabilités de chacune des parties.

Les autorisations, quelle que soit la forme qu'elles revêtent, sont limitatives : les travaux qui n'y sont pas nettement spécifiés, ne sont pas autorisés.

Toute modification du projet doit faire l'objet d'une nouvelle demande. Tout accord est donné sous la réserve expresse du droit des tiers.

► ARTICLE 48 - REDEVANCE POUR OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC DÉPARTEMENTAL

Article L2125-1 et s. du code général de la propriété des personnes publiques

Articles R3333-4 à R3333-17 du code général des collectivités territoriales

Toute occupation du domaine public départemental est soumise à redevance, sauf cas d'exonération prévus par la loi ou décidée par l'assemblée départementale.

Le taux des redevances et les modalités de perception sont fixés par délibération du conseil départemental.

► ARTICLE 49 - INSTRUCTION DES DEMANDES

A - Le permis de stationnement

La demande de permis de stationnement pour une occupation située hors agglomération doit être adressée par l'intervenant ou par son délégué au président du conseil départemental (service chargé de la gestion de la voirie départementale).

Elle doit être accompagnée des renseignements suivants :

- une fiche descriptive sur la nature, la consistance et la durée de l'occupation,
- un plan de situation et de délimitation de l'occupation,
- une note sur les contraintes prévisibles sur la sécurité et la pérennité de la circulation.

À compter de la réception du dossier, la demande est instruite et la décision est notifiée au pétitionnaire.

La décision est notifiée dans un délai de deux mois.

Commentaires :

Lorsque l'occupation du domaine public départemental est située à l'intérieur de l'agglomération, la demande de permis de stationnement est à adresser au maire de la commune concernée.

B - La permission de voirie

La demande de permission de voirie doit être adressée par l'intervenant ou par son délégué au président du conseil départemental (service chargé de la gestion de la voirie départementale) complétée d'un dossier comportant :

- une fiche descriptive des travaux,
- un plan de situation des travaux permettant de les situer par rapport à un repère connu (carrefour, pont...),
- un plan d'exécution à l'échelle 1/500 et, le cas échéant, les ouvrages à une plus grande échelle,
- un calendrier prévisionnel de réalisation,
- une note sur les contraintes prévisibles sur la sécurité et la pérennité de la circulation,
- le cas échéant, une note de calcul justifiant de la résistance et de la stabilité des ouvrages ou installations.

La décision est notifiée au pétitionnaire dans un délai maximum de deux mois à compter de la réception du dossier complet. En l'absence de réponse sous ce délai, l'autorisation est réputée acceptée. Sur demande expresse, le refus peut être pris en la forme d'un arrêté.

L'avis du maire est sollicité lorsque le projet est situé en agglomération.

Selon la nature des travaux, une convention préalable à la délivrance de la permission de voirie peut être exigée.

En cas d'urgence dûment justifiée (rupture de canalisation par exemple), les travaux de réparation pourront être entrepris

sans délai, mais le service chargé de la gestion de la voirie départementale (et le maire si les réparations sont effectuées en agglomération), devront être avisés immédiatement.

La demande d'autorisation devra alors être remise, à titre de régularisation, au service chargé de la voirie départementale dans les 48 heures qui suivront le début des travaux dans le seul cas d'une ouverture de tranchée.

Cas particulier des trottoirs, parkings et des dispositifs de ralentissement réalisés sur chaussée par les communes (ou EPCI compétents) dans les traversées d'agglomération :

La construction des trottoirs et des aires de stationnement dans l'emprise publique des routes départementales, et de dispositifs / équipements de voirie sur la chaussée de ces mêmes routes départementales, destinés à provoquer le ralentissement des véhicules en traversée d'agglomération (ralentisseurs type « dos d'âne », passage piétons surélevés, coussins « berlinois », plateaux, placettes traversantes, chicanes, écluses...) modifiant par leur nature ou caractéristiques, la structure, la géométrie de la chaussée ou l'intégrité de la voie, sont également soumis à l'autorisation du gestionnaire de voirie.

Dans ce cas, l'autorisation sera complétée d'une convention, soit « de récupération de TVA », si les travaux sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la commune traversée (ou le cas échéant de l'EPCI ayant pris la compétence voirie) sans accompagnement du Département, soit de « maîtrise d'ouvrage partagée », si le Département accompagne financièrement l'opération par des travaux lui incombant.

En tout état de cause, les aménagements réalisés feront l'objet d'un procès-verbal de remise d'ouvrage, une fois les travaux achevés et constatés conformes au projet autorisé et aux normes et règlements en vigueur sur les dispositifs mis en place ou construits. Ce PV précisera par ailleurs les modalités de gestion et d'entretien ultérieur de ces aménagements.

Les bordures de trottoirs, en début d'aménagement, ne devront former aucune saillie par rapport à la chaussée.

Les caractéristiques géométriques des aménagements (en plan et en altimétrie) seront fixées dans l'autorisation.

En ce qui concerne les dispositifs type ralentisseur, coussins berlinois, plateaux ou passages piétons surélevés, il est rappelé qu'ils ne peuvent être implantés qu'à l'intérieur d'une « zone à 30 km/heure » et que leurs dimensions et implantations doivent être strictement conformes aux règles fixées par la norme NFP98-300 et par le Décret n° 94-447 du 27 mai 1994 relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal. Ils devront également satisfaire aux recommandations formulées dans le guide CERTU des coussins et plateaux (Édition 2010).

C - Accord technique préalable

L'accord technique préalable (dénommé également « accord de voirie ») n'est délivré qu'aux occupants de droits (les exploitants de réseaux de télécommunications ouverts au public, les services publics de transport ou de distribution d'électricité ou de gaz et les canalisations de transport d'hydrocarbures ou de produits chimiques déclarées d'utilité publique ou d'intérêt général).

Il les autorise à réaliser des travaux sur le domaine public, mais ne concerne pas l'occupation du domaine public.

Le gestionnaire du domaine public routier peut, dans l'intérêt de la sécurité routière, faire déplacer les installations et les ouvrages situés sur ce domaine aux frais de l'occupant dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.

La demande d'accord technique préalable doit être adressée par l'intervenant ou par son délégué au gestionnaire de la voirie départementale. Elle doit être complétée d'un dossier identique à celui exigé pour l'instruction des permissions de voirie. La décision est notifiée au pétitionnaire dans un délai maximum de trois semaines à compter de la réception du dossier complet. En l'absence de réponse sous ce délai, l'autorisation est réputée acceptée.

D- Information sur les équipements existants

L'accord technique préalable ou la permission de voirie est distinct de la déclaration de projet de travaux (DT) et de la déclaration d'intention de commencement des travaux (DICT) auxquelles l'intervenant doit satisfaire en vue de demander aux administrations et établissements possesseurs de câbles ou de canalisations souterraines susceptibles d'exister aux lieux des travaux, toutes informations sur l'existence, l'emplacement, la profondeur de ces installations ainsi que les recommandations nécessaires.

**Procédure simplifiée pour les lignes électriques d'une tension inférieure à 63 kV et d'une longueur maximale de 1 km.*

*** Concerne les canalisations de tension supérieure à 63 kV, HTA ou BT d'une longueur supérieure à 1 km, les postes HTA/HTA.*

► ARTICLE 50 - DÉLAI D'EXÉCUTION DE TRAVAUX

Le pétitionnaire dispose, sauf indication contraire, d'un délai maximum d'un an, à compter de la date de l'autorisation, pour exécuter les travaux.

S'il n'a pas été fait usage de l'autorisation dans ce délai, une nouvelle demande doit être formulée.

► ARTICLE 51 RESPONSABILITÉ DE L'INTERVENANT

Les intervenants sont tenus de se conformer aux prescriptions techniques du présent règlement dans l'intérêt du bon usage et de la conservation du domaine public routier.

Ils sont responsables de tous les accidents ou dommages qui peuvent résulter de l'exécution de leurs travaux ou de l'existence et du fonctionnement de leurs ouvrages ainsi que de la signalisation des chantiers, conformément à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Ils sont tenus de mettre en œuvre, sans délai, les mesures qu'il leur serait enjoint de prendre dans l'intérêt du domaine public et de la circulation.

► ARTICLE 52 - CONSTAT PRÉALABLE DES LIEUX

Préalablement à tous travaux, l'intervenant peut demander l'établissement d'un constat contradictoire des lieux.

En l'absence du constat contradictoire, les lieux sont réputés en bon état d'entretien et aucune contestation ne sera admise par la suite.

► ARTICLE 53 - IMPLANTATION DES OUVRAGES

Norme NFP 98.332

L'implantation doit être conforme au plan approuvé par le gestionnaire et toute modification ne pourra intervenir qu'après avis préalable du gestionnaire.

Préalablement à toute demande d'autorisation, l'intervenant devra avoir recherché des solutions de passage en domaine privé.

Les ouvrages doivent être réalisés à l'endroit de la voie qui perturbe le moins possible sa gestion et celle des équipements déjà existants. Dans la mesure du possible, ils sont implantés dans les zones les moins sollicitées.

Les installations destinées à desservir un riverain du domaine public départemental seront en retrait de l'alignement du domaine public. Elles seront implantées dans le recul de 5 m prévu pour l'accès individuel.

À défaut, le branchement sera équipé d'un dispositif assurant la non repousse de l'herbe.

L'ensemble des ouvrages affleurant la chaussée (tampons de regard, chambre de tirage...) sera scellé par des moyens permettant leur parfaite tenue dans le temps sans déformation, fissure et arrachement des couronnes de scellement. La liaison enrobé/couronne sera réalisée au moyen de joints spécifiques garantissant une bonne étanchéité à l'eau.

Tout tampon de regard ou chambre de tirage implanté dans l'emprise de la chaussée sera revêtu afin de garantir une adhérence similaire au revêtement de la voie.

Conformément à l'article L 115-1 du code de la voirie routière, des distances minimales doivent être respectées entre les canalisations souterraines (tableau en **annexe 6**). Ces distances peuvent être augmentées en fonction des nécessités techniques liées à la nature des réseaux. La mise en place de gaines d'attente ou la construction de galeries techniques peuvent être imposées.

En cas de travaux (aménagement, modifications, améliorations...) entrepris à l'initiative du conseil départemental dans l'intérêt du domaine public routier et/ou de la sécurité routière, et conformes à la destination du domaine public routier, le déplacement ou la modification des réseaux aériens et souterrains existants est à la charge des occupants sur l'emprise du domaine public.

Lors de la réalisation des travaux d'entretien de la chaussée (revêtements, décaissements...), la mise à niveau ou le remplacement des ouvrages annexes tels que des bouches à clés, des regards de visites ou des chambres de tirages sont à la charge de l'occupant.

► ARTICLE 54 - PRÉSERVATION DES PLANTATIONS SUR LE DOMAINE PUBLIC

Norme NFP 98.332

Les abords immédiats des plantations doivent être maintenus en état de propreté et soustraits à la pénétration de tout liquide nocif pour la végétation.

Il est interdit de planter des clous ou tout autre objet métallique dans les arbres ou de les utiliser pour amarrer ou haubaner des objets quelconques.

Aucun affouillement n'est possible à moins de 2 m de distance des arbres (bord de la chaussée/bord du tronc) et à moins d'1 m des végétaux, arbustes, haies.

La distance de 2 m peut exceptionnellement être ramenée à 1,50 m des arbres à condition de prendre des dispositions particulières avec les propriétaires ou le gestionnaire des arbres pour éviter la détérioration des réseaux par les racines et le dépérissement des végétaux.

Il est interdit de couper les racines d'un diamètre supérieur à 5 cm ; le cas échéant, le propriétaire de l'arbre doit en être averti.

D'une façon générale, les terrassements seront réalisés manuellement dans l'emprise des systèmes radiculaires.

► ARTICLE 55 - CIRCULATION ET DESSERTE RIVERAINE

L'intervenant doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'exécution des travaux cause le moins de gêne possible aux usagers et aux autres occupants du domaine public routier départemental. Il doit s'attacher à assurer la liberté de la circulation et la protection des piétons.

Il doit préserver la desserte des propriétés riveraines, l'accès aux bouches d'incendie et autres dispositifs de sécurité, l'écoulement des eaux de la chaussée et de ses ouvrages annexes et, d'une façon générale, le fonctionnement des réseaux des services publics.

► ARTICLE 56 - SIGNALISATION DES CHANTIERS

Arrêté du 7 juin 1977 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes

Instruction interministérielle sur la signalisation routière - livre I - huitième partie (dernière mise à jour : décembre 2011)

L'intervenant doit prendre de jour et de nuit, sous sa responsabilité et à ses frais, toutes les mesures relatives à l'exploitation du domaine public routier départemental et à la sécurité de la circulation (mise en place, entretien, surveillance de la signalisation, alternats...), conformément aux textes réglementaires en vigueur et aux dispositions ayant reçu l'accord des services du conseil départemental.

Afin d'assurer le maintien de la signalisation les week-ends et les jours fériés, une astreinte sera imposée aux entreprises intervenant sur le domaine public routier départemental (réseau d'intérêt structurant et d'intérêt départemental). Cette astreinte figurera dans les marchés pour ce qui concerne les travaux gérés par le Département et dans les arrêtés pour les intervenants extérieurs.

Ceux-ci peuvent, en cours de chantier, prescrire toute modification de ces mesures commandées par les conditions de circulation.

La pose des panneaux de prescription doit être accordée par arrêté pris par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation sur le domaine concerné.

Cet arrêté doit être affiché sur le chantier.

En cas de défaut constaté dans la signalisation, cette même autorité met l'intervenant en demeure de la rendre conforme, sous peine d'arrêt du chantier.

La responsabilité de l'intervenant peut être engagée en cas d'accident pouvant survenir par défaut ou insuffisance de signalisation.

Les panneaux doivent obligatoirement être déposés à la fin du chantier.

► ARTICLE 57 - IDENTIFICATION DE L'INTERVENANT

Tout chantier doit comporter à ses extrémités des panneaux d'identification faisant apparaître :

- la désignation du maître d'ouvrage,
- la mention de la raison sociale du maître d'œuvre,
- la mention de la raison sociale de l'entreprise effectuant les travaux,
- leur numéro de téléphone,
- les arrêtés de circulation,
- la date de l'autorisation d'entreprendre les travaux et la nature de ceux-ci.

► ARTICLE 58 - INTERRUPTION TEMPORAIRE DES TRAVAUX

Toute disposition doit être prise pour libérer sinon la totalité, du moins la plus grande largeur possible de la chaussée pendant les arrêts de chantier (nuits, samedis, dimanches et jours fériés) et d'adapter la signalisation en conséquence.

► ARTICLE 59 - GARANTIE DE BONNE EXÉCUTION DES TRAVAUX

Charte « Qualité des travaux en tranchées » d'avril 2009 article 5.7

Les travaux font l'objet d'une réception avec établissement d'un procès-verbal comme stipulé à l'article 49 du présent règlement.

La garantie de bonne exécution des travaux porte sur l'absence de déformation en surface de la voie et de ses dépendances et sur la bonne tenue de la couche de roulement pendant une durée de deux ans après leur achèvement.

La garantie court à compter de la date de réception de l'avis de fin de travaux par l'autorité investie du pouvoir de police de la conservation du domaine public routier départemental.

Lorsqu'elle se trouve contrainte de rappeler ses obligations à l'occupant, un délai maximum de deux jours ouvrés lui est accordé pour remettre les lieux en état.

Passé ce délai, elle intervient directement aux frais exclusifs de l'occupant. En cas d'urgence, elle peut exécuter d'office, sans mise en demeure préalable, et aux frais de l'occupant, les travaux qu'elle juge nécessaires au maintien de la sécurité routière.

Le gestionnaire de la voie se réserve le droit de faire effectuer, par l'occupant et à ses frais, des contrôles de compactage et des sondages contradictoires.

Si les résultats ne sont pas satisfaisants, l'occupant devra reprendre entièrement ses prestations sur toute la longueur ou surface concernée. Il aura également en charge le coût des contrôles avant et après réfection, le délai de garantie étant reporté.

► ARTICLE 60 - MODALITÉS D'EXÉCUTION DES TRANCHÉES ET DES TRAVAUX DE RÉFECTION SUR LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL

Charte « Qualité des travaux en tranchées » d'avril 2009 article 4.2

Guide technique SETRA-LCPC de mai 1994 « Remblayage de tranchées et réfection de chaussées » et son complément de juin 2007 (note d'information n° 117)

Cahier des charges techniques générales – fascicule 70

Article R131-11 du code de la voirie routière

Cf. ANNEXE 9



► ARTICLE 61 - CANALISATIONS TRAVERSANT UNE CHAUSSÉE

Arrêté du 22 décembre 2008 modifiant l'arrêté du 13 juillet 2000 modifié portant règlement de sécurité de la distribution de gaz combustible par canalisations

Charte « Qualité des travaux en tranchées » d'avril 2009 article 4.2.3

La technique de fonçage ou de forage est exigée sur tout le réseau départemental d'intérêt structurant ainsi que sur l'ensemble du réseau départemental d'intérêt départemental dont les chaussées ont moins de 3 ans.

Commentaires :

En cas d'impossibilité technique dûment constatée, les tranchées seront exécutées impérativement par demi-largeur de chaussée (cf. article 61) sauf dérogation par le gestionnaire de la voirie.

► ARTICLE 62 - LONGUEUR MAXIMALE DE TRANCHÉE À OUVRIR

Lorsque la circulation est maintenue sur la chaussée à proximité de laquelle est ouverte une tranchée, la longueur maximale à ouvrir sera égale à celle que l'entreprise sera capable de refermer dans la même journée.

Si la tranchée est située dans l'emprise de la chaussée et que, de ce fait, il y a réduction du nombre de voies de circulation, cette longueur ne dépassera jamais 100 m sauf dérogation dûment motivée.

Dans toutes les chaussées en pente, il sera prévu, lorsque cela est techniquement possible, au minimum un exutoire par tronçon de 100 m de tranchée afin d'éliminer les eaux que cette tranchée est susceptible de drainer.

Les détails techniques des conditions de réalisation des tranchées font l'objet d'une permission de voirie délivrée par le gestionnaire.

► ARTICLE 63 - FOURREAUX OU GAINES DE TRAVERSÉES

Le gestionnaire de la voie peut imposer la mise en place d'une gaine ou d'un fourreau aux traversées de chaussée par une canalisation ou un câble. Les alvéoles spécifiques aux télécommunications sont considérées comme de tels fourreaux.

Le gestionnaire pourra également imposer la construction d'une chambre ou d'un regard de part et d'autre de la chaussée lorsque la canalisation enterrée est susceptible d'être remplacée.

Un grillage avertisseur sera posé par-dessus l'ouvrage à une hauteur (minimale de 0,30 m par rapport à la génératrice supérieure de la canalisation, du câble ou de sa gaine de protection) suffisante pour sa protection.

Conformément aux normes en vigueur, le grillage sera de couleur appropriée aux travaux.

Commentaires :

Des gaines supplémentaires peuvent être imposées pour ménager l'avenir.

Les normes de couleurs en vigueur s'établissent comme suit :

- eau potable = bleu
- électricité = rouge
- assainissement = marron
- gaz = jaune
- télécommunications = vert

► ARTICLE 64 - DÉCOUPE DE LA CHAUSSÉE

Il sera fait application du guide technique SETRA-LCPC « Remblayage de tranchées et réfection de chaussées » de mai 1994 et son complément de juin 2007 (note d'information n° 117).

Les bords de la zone d'intervention effective doivent être préalablement sciés de manière à éviter la détérioration du revêtement et du corps de chaussée en dehors de l'emprise de la fouille et d'obtenir une découpe franche et rectiligne. Un sciage sera réalisé lors de la réfection définitive de la chaussée en enrobés.

► ARTICLE 65 - RÉUTILISATION DE DÉBLAIS

La réutilisation des déblais issus des fouilles est interdite.

Toutefois, si les matériaux de déblais présentent une très bonne qualité et si les caractéristiques de la voie le permettent, ils pourront être réutilisés en remblais après accord express des services techniques départementaux. Dans ce cas, les matériaux non pollués et à teneur en eau convenable peuvent être réutilisés.

Dans le cas contraire, ils devront être évacués au fur et à mesure de leur extraction.

► ARTICLE 66 - RECONSTITUTION DU CORPS DE CHAUSSÉE

Charte « Qualité des travaux en tranchées » d'avril 2009

Les travaux de remise en état provisoire et définitif des chaussées (les couches de fondation et de base ainsi que la couche de roulement, dimensionnées en fonction du trafic), sont soumis à l'autorisation du gestionnaire de voirie.

Lorsque les travaux de réfection définitive des chaussées seront réalisés, l'intervenant transmettra l'avis de fin de travaux au gestionnaire du domaine public. La garantie mentionnée à l'article 60 court à compter de la date de réception de cet avis.

► ARTICLE 67 - RÉCOLEMENT DES OUVRAGES

Les plans de récolement des ouvrages ainsi que les schémas types des éléments principaux exécutés sur la voie publique sont transmis à l'agence technique départementale territorialement compétente dans un délai maximum d'un an après la mise en service des ouvrages.

Ils indiquent l'emplacement des divers repères fixes qui auront été installés pour permettre de localiser les parties essentielles du tracé.

Le délai de garantie de l'ouvrage sera prolongé jusqu'à la production de ces documents.

Commentaires :

Ces documents seront fournis sur support informatique aux formats .dwg et .pdf ainsi que sous forme d'un tirage papier.

Les plans seront obligatoirement géolocalisés dans le système de coordonnées Lambert normalisé.

► ARTICLE 68 - COORDINATION DE TRAVAUX

Articles L 115-1, L 131-7, R131-9 et R 131-10 du code de la voirie routière

Hors agglomération, le Département exerce, en matière de coordination de travaux affectant le sol et le sous-sol des routes départementales, les compétences attribuées au maire.

De plus, en application des dispositions des articles L 131-7 et R 131-10 du code de la voirie routière, le président du conseil départemental réunit au moins une fois par an une conférence de coordination mettant en présence les intervenants principaux sur le domaine public.

Cette coordination est organisée par secteur géographique d'agence.

Commentaires :

En agglomération, cette compétence est exercée par le maire (articles L 115-1 et R 115-1 du code de la voirie routière).

► ARTICLE 69 - CALENDRIER DES TRAVAUX

Le Département établit chaque année un calendrier de l'ensemble des travaux à exécuter sur la voirie départementale hors agglomération.

Ce calendrier est communiqué aux communes concernées par le gestionnaire de voirie départementale et est notifié aux personnes physiques et morales ayant participé à la conférence de coordination ou présenté des intentions de travaux dans l'emprise du domaine public départemental.

► ARTICLE 70 - CONSTRUCTION DE TROTTOIRS

La nature et les dimensions des matériaux à employer dans la construction de trottoirs sont fixées par convention.

Les bordures ainsi que le dessus du trottoir sont établis suivant les points de hauteur et les alignements fixés par celui-ci.

Les extrémités du trottoir doivent se raccorder avec les trottoirs voisins et avec le revers de manière à ne former aucune saillie.

► ARTICLE 71 - DISTRIBUTEURS DE CARBURANTS

Circulaire n° 62 du ministère des travaux publics du 6 mai 1954

Distributeurs de carburant hors agglomération

L'autorisation d'installer des distributeurs de carburant ou des pistes pour y donner accès ne peut être accordée que si le pétitionnaire remplit les conditions exigées par la réglementation concernant respectivement l'urbanisme, les installations classées et la création ou l'extension des installations de distribution de produits pétroliers.

Toute installation est interdite lorsqu'elle présente un risque pour la sécurité routière ou une gêne pour l'utilisateur en particulier dans les carrefours ainsi que dans la zone de dégagement de visibilité de ceux-ci, telle qu'elle apparaît dans les plans de dégagement.

Les pistes et les bandes d'accélération et de décélération doivent être à sens unique (il ne peut être exceptionnellement



dérogé à cette règle que dans le cadre de routes à faible trafic) et conçues de manière à permettre aux véhicules d'accéder aux appareils distributeurs sans créer de perturbation importante dans les courants de circulation et de sortir des lieux de distribution en prenant immédiatement la droite de la chaussée. Elles doivent être construites de façon à résister à la circulation qu'elles doivent supporter et, de telle sorte que les différents écoulements d'eau restent parfaitement assurés.

Aucun accès riverain ne peut être autorisé sur les bandes de décélération et d'accélération, le titulaire de l'autorisation devant faire, en tant que de besoin, son affaire des opérations de désenclavement.

Les réservoirs de stockage doivent être placés en dehors du domaine public routier départemental.

Les installations et leurs abords doivent être maintenus en bon état d'entretien et de propreté.

Il est interdit au bénéficiaire de l'autorisation d'apposer ou de laisser apposer sur les distributeurs tout panneau, emblème ou message publicitaire à moins qu'il ne s'agisse d'indications relatives à la marque, à la qualité ou au prix du carburant mis en vente. Ces indications ne peuvent être portées que sur la surface même des appareils ou sur des pancartes accrochées à ceux-ci et ne dépassant pas sensiblement leur gabarit.

L'enseigne et l'éclairage doivent être disposés de manière à éviter toute confusion avec la signalisation et ne pas être éblouissants.

Distributeurs de carburants en agglomération

Les distributeurs fixes peuvent être autorisés en agglomération lorsque la largeur du trottoir permet la construction d'une piste de stationnement hors chaussée.

Deux conditions doivent être simultanément remplies :

- le trottoir après rescindement doit conserver une largeur suffisante pour la circulation des piétons. La largeur utilisable ne doit en aucun cas être inférieure à 1,40 m ;
- les manœuvres d'entrée et de sortie sur la piste ne doivent causer ni danger ni gêne excessive à la circulation.

L'autorisation est délivrée sous réserve de respect des réglementations en vigueur et notamment des prescriptions que le maire peut être amené à formuler dans son avis.

Les frais de construction et d'entretien de la piste sont à la charge du permissionnaire.

La piste doit être constituée de manière à résister à la circulation qu'elle doit supporter, notamment à la charge des camions citernes ravitaillant la station.

À chaque création, renouvellement ou transfert, une autorisation sera délivrée à l'exploitant par le Département, et par la commune le cas échéant.

► ARTICLE 72 - OUVRAGES FRANCHISSANT LES ROUTES DÉPARTEMENTALES

Les ouvrages aériens (câbles, lignes, ouvrages en franchissement) sont soumis aux mêmes règles d'autorisation préalable que les ouvrages souterrains.

Ils sont également soumis aux taxes d'occupation du domaine public.

Commentaires :

Des distances minimales d'implantation des supports de lignes aériennes seront imposées par rapport aux carrefours et aux rives de chaussées.

Des protections par glissières pourront également être imposées.

► ARTICLE 73 - HAUTEUR LIBRE

Article R131-1 du code de la voirie routière

La hauteur libre sous les ouvrages à construire ne doit pas être inférieure à 4,85 m. La hauteur libre à respecter est précisée lors de chaque autorisation. Elle est adaptée aux besoins de certains itinéraires stratégiques ou économiques : itinéraires militaires, convois exceptionnels...

Commentaires :

Cette hauteur correspond à une hauteur libre minimale de l'ouvrage de 4,75 m plus une revanche de construction et d'entretien de 0,10 m.

Ces dispositions ne préjugent pas des conditions particulières imposées à certains concessionnaires, en particulier, par les lignes de transport d'énergie électrique.

► ARTICLE 74 - IMPLANTATION DE SUPPORTS EN BORDURE DE LA VOIE PUBLIQUE

Ces implantations doivent faire l'objet d'une autorisation préalable du président du conseil départemental (sauf supports de distribution électrique et télécommunications affectataires de droit du domaine public), complétée le cas échéant d'une convention.

Hors agglomération, il convient d'implanter les émergences hors de la zone dite «zone de sécurité».

La largeur de cette zone de sécurité vaut à compter du bord de chaussée :

- 4 m pour une route existante,
- 7 m pour un aménagement neuf ou en cas d'implantation de nouveaux obstacles sur une route existante,
- 8,50 m dans le cas particulier d'une route à deux fois deux voies (ou 2+1) dont la vitesse est limitée à 110 km/h.

Si l'emprise du domaine public ne permet pas de respecter cette distance, les émergences seront implantées hors domaine public.

En cas de difficulté, le gestionnaire pourra autoriser l'implantation sous réserve de la mise en œuvre d'un dispositif de protection dont la réalisation sera à la charge du concessionnaire.

Le piquetage sur le terrain sera réalisé conjointement avec le gestionnaire de la voirie départementale.

► ARTICLE 75 - IMPLANTATION DES MIROIRS

Conformément à l'arrêté du 21 septembre 1981, il est rappelé que l'emploi des miroirs est interdit hors agglomération.

En agglomération, en cas d'implantation intéressant le domaine public routier départemental, une autorisation doit être sollicitée auprès des services départementaux.

Lorsque les miroirs sont implantés sur la voie publique, ils doivent être conformes aux prescriptions de l'arrêté du 21 septembre 1981 relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière :

- L'emploi des miroirs est strictement interdit hors agglomération. En agglomération, le miroir doit être considéré comme un palliatif et n'être utilisé que si les travaux nécessaires à l'amélioration de la visibilité ne peuvent être réalisés.

Il peut alors être utilisé sous réserve que les conditions suivantes soient remplies :

- mise en place d'un régime de priorité, avec obligation d'arrêt STOP sur la branche du carrefour où les conditions de visibilité ont entraîné l'utilité du miroir ;
- distance entre la ligne d'arrêt et le miroir inférieure à 15 mètres ;
- trafic essentiellement local sur la route où est implanté le STOP précité ;
- limitation de vitesse sur la route prioritaire inférieure ou égale à 60 km/h ;
- implantation à plus de 2,30 m de hauteur.

Les miroirs doivent être inclus sur un fond :

- carré s'il s'agit d'un miroir rond, le côté du carré a une longueur égale à une fois et demi le diamètre du miroir ;
- rectangulaire ou carré s'il s'agit d'un miroir rectangulaire (ou carré), les côtés du fond ont une longueur égale à une fois et demi celle du miroir.

Le fond ainsi défini doit être rayé noir et blanc, chaque raie mesurant 5 cm de largeur. Il n'est pas utilisé de miroir plan.

► ARTICLE 76 - IMPLANTATION D'ÉOLIENNES EN BORDURES DES ROUTES DÉPARTEMENTALES

Sur les 2x2 voies ainsi que sur le réseau départemental d'intérêt structurant, une distance de deux fois la hauteur de l'éolienne (mât+pale) doit séparer l'éolienne du bord de la chaussée. Cette distance pourra être augmentée si l'étude de sécurité, réalisée par le demandeur lors de l'étude d'impact, le recommande.

Sur le reste du réseau routier départemental, la distance minimale à respecter est égale à la hauteur de l'éolienne (mât+pale).

5 Polices de conservation et de circulation du domaine public routier

► ARTICLE 77 - INSTRUCTIONS ET MESURES CONSERVATOIRES

Articles L116-2 et R116-2 du code de la voirie routière

Il est interdit de dégrader les chaussées et dépendances des routes départementales ainsi que de compromettre la sécurité ou la commodité de la circulation des usagers sur ces routes.

Commentaires :

À titre d'exemple, il est notamment interdit de (liste non exhaustive) :

- 1) faire circuler des véhicules dont les caractéristiques ne respectent pas les normes établies par les textes en vigueur sauf dérogations accordées dans les conditions définies à l'article 18 du présent règlement ;*
- 2) terrasser ou entreprendre tous travaux susceptibles de dégrader la couche de surface, le corps de chaussée ou ses dépendances en dehors des conditions définies aux articles 46 à 71 du présent règlement ;*
- 3) modifier les caractéristiques hydrauliques des ouvrages d'assainissement de la chaussée et de ses dépendances ;*
- 4) rejeter sans autorisation dans l'emprise des routes ou dans les ouvrages hydrauliques annexes des eaux usées ou des eaux de ruissellement autres que celles qui s'y écoulent naturellement ;*
- 5) mutiler les arbres plantés sur les dépendances des routes départementales et d'une façon générale déterrer, dégrader et porter atteinte à toutes les plantations, arbustes, fleurs... plantés sur le domaine routier ;*
- 6) dégrader ou modifier l'aspect des panneaux et ouvrages de signalisation et leurs supports ;*
- 7) dégrader les ouvrages d'art ou leurs dépendances ;*
- 8) apposer des dessins, graffitis, inscriptions, affiches sur les chaussées, dépendances, arbres et panneaux de signalisation ;*
- 9) répandre ou déposer sur les chaussées et ses dépendances des matériaux liquides ou solides ;*
- 10) laisser errer des animaux sur la chaussée et ses dépendances.*
- 11) déposer dans l'emprise du domaine public routier des papiers, emballages, détritiques, ordures ménagères, déchets verts ou tous objets portant atteinte à la propreté ou à la salubrité des lieux, laisser à l'abandon des carcasses de véhicules,...*

► ARTICLE 78 - RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION

Articles L411-3 et R411-5 du code de la route

Articles L3221-4 et L3221-5 du code général des collectivités territoriales

Les compétences en matière de réglementation de la circulation sur les routes départementales sont définies comme indiqué à l'**annexe 10** du présent règlement.

► ARTICLE 79 - CONTRIBUTIONS SPÉCIALES SUITE À DÉGRADATIONS

Article L131-8 du code de la voirie routière

Toutes les fois qu'une route départementale entretenue à l'état de viabilité est, habituellement ou temporairement, soit empruntée par des véhicules dont la circulation entraîne des détériorations anormales, soit dégradée par des exploitations de mines, de carrières, de forêts ou de toute autre entreprise, il est imposé aux entrepreneurs ou propriétaires des contributions spéciales dont la quotité est proportionnée à la dégradation causée.

Ces contributions sont acquittées dans des conditions arrêtées dans une convention. À défaut d'accord amiable ou de convention, le Département saisit le tribunal administratif compétent pour définir, après expertise, les contributions annuelles à recouvrer comme en matière d'impôts directs.

Préalablement à toute utilisation susceptible d'entraîner une dégradation du domaine public routier, l'intervenant peut demander l'établissement d'un constat contradictoire des lieux. En l'absence d'un tel constat, les lieux sont réputés en bon état d'entretien et aucune contestation ne sera admise.

► ARTICLE 80 - INFRACTIONS À LA POLICE DE LA CONSERVATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

Articles L 116-1 et s. et R 116-2 du code de la voirie routière

Les infractions sont constatées dans les conditions prévues par l'article L 116-2 du code de la voirie routière.

En particulier, sont chargés de cette mission les agents assermentés et commissionnés à cet effet par le Président du conseil départemental.

Les infractions à la police de la conservation du domaine public routier départemental sont poursuivies à la requête du président du conseil départemental. Elles sont constatées et poursuivies dans les conditions prévues aux articles L 116-3 à L 116-7 du code de la voirie routière.

La répression des infractions constatées est poursuivie dans les conditions prévues par l'article R 116-2 du code de la voirie routière.

Commentaires :

La procédure de commissionnement est menée à l'initiative du Président du conseil départemental.

► ARTICLE 81 - PUBLICITÉ EN BORDURE DES ROUTES DÉPARTEMENTALES

Articles R418-2 à R418-9 du code de la route

Articles L581-1 et s. du code de l'environnement

Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement et décret n° 2012-118 du 30 janvier 2012 relatif à la publicité extérieure, aux enseignes et aux pré-enseignes

L'implantation de supports d'enseignes, est interdite sur le domaine public routier du Département.

Concernant les pré-enseignes : à partir du 13 juillet 2015

Seules 3 types d'activités sont autorisés à se signaler hors des agglomérations :

- 1) fabrication ou vente de produits du terroir par des entreprises locales,
- 2) activités culturelles,
- 3) monuments historiques classés ou inscrits ouverts à la visite.

Les autres activités antérieurement admises (hôtel, restaurant, garage...) doivent désormais être signalées selon le principe de la signalisation d'information locale (SIL) mise en oeuvre par les gestionnaires de voirie.

En agglomération, l'implantation de mobilier urbain aménagé pour recevoir de la publicité sur le domaine public routier du Département peut être autorisée au cas par cas, par une permission de voirie, accordée dans les conditions prévues aux articles 3, 47 et 49 du présent règlement.

L'implantation de pré-enseignes temporaires pour des manifestations festives, sportives ou commerciales peut faire l'objet d'une autorisation particulière exceptionnelle délivrée par le gestionnaire de la voirie départementale, sous réserve que ces publicités soient installées trois semaines au plus avant le début de la manifestation et retirées dans les 3 jours qui suivent la manifestation.

D'une surface maximale de 1,50 m², elles seront implantées de façon à éviter des gênes à la visibilité notamment à l'approche des carrefours et indépendamment des supports de signalisation directionnelle, de signalisation de danger et de police.

Leur nombre est limité à 4 dans un rayon maximal de 15 km du lieu de déroulement de la manifestation.

Les dispositifs en infraction sont enlevés par le gestionnaire de la voie sans qu'il soit nécessaire de procéder à une mise en demeure préalable.

► ARTICLE 82 - IMMEUBLES MENAÇANT RUINE

Articles L511-1 à L511-6 du code de la construction et de l'habitation

Article L2212-2 du code général des collectivités territoriales

Lorsqu'un immeuble riverain d'une route départementale menace ruine et constitue un danger pour la circulation, il appartient au maire d'entamer et de poursuivre la procédure prévue aux articles L 511-1 à L511-6 du code de la construction et de l'habitation.

Ces dispositions s'appliquent en et hors agglomération. Une restriction est toutefois apportée pour les immeubles classés ou inscrits à l'inventaire des monuments historiques.

Commentaires :

Le Président du conseil départemental peut être amené à prendre des mesures particulières de restriction de la circulation.

► ARTICLE 83 - RÉSERVE DU DROIT DE TIERS

Les autorisations sont délivrées sous réserve du droit des tiers et des règlements en vigueur notamment en matière d'environnement, d'urbanisme ou d'installations classées.

Elles ne dispensent en aucun cas l'occupant de satisfaire aux obligations découlant du caractère des travaux et ouvrages à réaliser.

Elles ne préjugent en rien des sujétions ou servitudes qui peuvent être imposées au titre de la voirie nationale ou communale lorsque les ouvrages ou installations sont également situés en bordure ou dans l'emprise de celles-ci.

► ARTICLE 84 - ABROGATION DE L'ANCIEN RÈGLEMENT

Le présent règlement abroge le précédent règlement général sur la conservation et la surveillance des chemins départementaux en date du 9 novembre 1967 établi en application de l'arrêté de M. le Ministre de l'intérieur du 1^{er} mars 1968 valant instruction générale sur le service des chemins départementaux.

Annexes

ANNEXE 1	Tableaux de classement du réseau routier départemental	43
ANNEXE 2	Carte du réseau départemental	58
ANNEXE 3	Carte du réseau des voies vertes	59
ANNEXE 4	Liste des routes classées à grande circulation dans le département de la Manche	60
ANNEXE 5	Carte des routes classées à grande circulation dans le département de la Manche	62
ANNEXE 6	Réseaux souterrains : distances minimales d'écartement à respecter entre canalisations de nature différente (Norme nfp 98-332)	63
ANNEXE 7	Limites de gestion et de domanialité entre une route départementale et d'autres voies	64
ANNEXE 8	Marges de recul et accès	68
ANNEXE 9	Modalités d'exécution des tranchées et des travaux	69
ANNEXE 10	Répartition des pouvoirs de police	75

ANNEXE 1

TABLEAUX DE CLASSEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL

► RÉSEAU STRUCTURANT

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D2	Valognes	Coutances	32,087
D650	Cherbourg-Octeville	Heugueville-sur-Sienne	87,224
D652	Lessay	Créances	3,593
D776	Beauvoir	Pontorson	5,107
D900	Saint-Lô	Tourlaville	55,324
D901	Barfleur	Herqueville	47,624
D902	Barfleur	Barneville-Carteret	55,987
D903	Portbail	Portbail	0,058

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D924	Saint-Maur-des-Bois	Granville	27,970
D971	Saint-Pair-sur-Mer	Carentan	65,655
D972	Coutances	Bérigny	35,170
D973	Saint-Pair-sur-Mer	Avranches	19,923
D976	Saint-Cyr-du-Bailleul	Céaux	45,434
D977	Vengeons	Les Loges-Marchis	38,580
D999	Sainte-Cécile	Saint-Lô	33,861

► RÉSEAU DÉPARTEMENTAL

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D1	Quettehou	Barfleur	13,488
D2	Valognes	Coutances	2,374
D5	Avranches	Saint-Barthélemy	32,914
D6	Moon-sur-Elle	Saint-Lô	13,847
D7	Coutances	Saint-Quentin-sur-le-Homme	51,567
D8	Le Mesnil-Vigot	Moon-sur-Elle	19,616
D9	Gavray	Fleury	12,926
D9E	Fleury	Villedieu-les-Poêles	1,576
D11	Saint-Lô	Vidouville	13,488
D13	Bréhal	Biéville	54,582
D14	Quettehou	Quinéville	9,800
D15	Portbail	Picauville	24,675
D20	Coutances	Bréhal	19,596
D22	Sainte-Croix-Hague	Couville	12,569
D23	Flamanville	Quettetot	21,136
D24	Gonneville	Périers	51,031
D26	Quettehou	Saint-Pierre-Église	12,185
D28	Saint-Lô	Tessy-sur-Vire	17,840
D29	Méautis	Marigny	22,476
D30	Saint-Hilaire-du-Harcouët	Pontorson	33,728
D32	Bion	Heussé	16,807
D33	Sainte-Cécile	Saint-Barthélemy	26,908
D35	Quetteville-sur-Sienne	La Haye-Pesnel	21,057
D37	Beaumont-Hague	Benoîtville	14,744
D38	Saint-Ébremond-de-Bonfossé	Gavray	13,484

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D40	Céaux	Sacey	16,975
D42	Montebourg	Quinéville	8,141
D43	Céaux	Courtils	5,940
D44	Coutances	Agon-Coutainville	11,652
D47	Isigny-le-Buat	Martigny	3,268
D50	Bricquebec	Brix	12,380
D53	Saint-Amand	Marigny	7,475
D56	Couville	Brix	8,482
D61	Carolles	Sartilly	7,035
D64	Cherbourg-Octeville	Flottemanville-Hague	8,247
D67	Chef-du-Pont	Sainte-Mère-Église	3,062
D70	Picauville	Carquebut	10,177
D75	Courtils	Courtils	1,187
D77	Saint-Gilles	Canisy	3,335
D85	Isigny-le-Buat	Isigny-le-Buat	2,581
D244	Gratot	Gratot	4,552
D268	Gratot	Gouville-sur-Mer	6,956
D275	Courtils	Pontorson	4,215
D355	Théville	Théville	2,785
D551	Condé-sur-Vire	Condé-sur-Vire	2,931
D613	Les Veys	Saint-Hilaire-Petitville	5,346
D651	Gouville-sur-Mer	Agon-Coutainville	5,923
D776	Pontorson (Ardevon)	Pontorson	4,621
D900	Agneaux	Cherbourg-Octeville	39,727
D900E1	La Haye-du-Puits	Saint-Symphorien-le-Valois	3,029

► RÉSEAU DÉPARTEMENTAL (SUITE)

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D900E3	Agneaux	Agneaux	1,035
D901	Herqueville	Auderville	7,433
D903	Carentan	Portbail	33,708
D907	Saint-Georges-de-Rouelley	Mortain	15,125
D911	Chaulieu	Granville	73,254
D911E	Ponts	Ponts	1,572
D913	Saint-Côme-du-Mont	Sainte-Marie-du-Mont	12,440
D924	Granville	Granville	3,800
D971E2	Granville	Granville	0,130
D971E3	Orval	Coutances	5,810
D971E5	Granville	Bréville-sur-Mer	5,735

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D971E6	Bréhal	Bricqueville-sur-Mer	2,913
D972	Saint-Gilles	Saint-Lô	4,885
D972E3	Coutances	Courcy	3,424
D973	Granville	Saint-Pair-sur-Mer	3,448
D974	Guilberville	Saint-Joseph	55,196
D975	Guilberville	Sacey	47,838
D977E	Saint-Hilaire-du-Harcouët	Saint-Hilaire-du-Harcouët	1,827
D997	Pontorson	Pontorson	1,387
D998	Saint-James	Pontaubault	14,589
D999	Les Loges-Marchis	Sainte-Cécile	34,240
D999E1	Saint-Lô	Saint-Lô	0,328

► RÉSEAU CANTONAL

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D1E1	Saint-Vaast-la-Hougue	Saint-Vaast-la-Hougue	1,784
D4	Sotteville	Les Pieux	17,590
D8	Moon-sur-Elle	Cerisy-la-Forêt	5,309
D10	Gatteville-le-Phare	Réville	11,873
D12	Saint-James	Montanel	8,220
D14	Quinéville	Sainte-Marie-du-Mont	16,519
D15	Picauville	Ravenoville	18,229
D15E3	Étienville	Étienville	0,638
D16	Équeurdreville-Hainneville	Querqueville	5,619
D20	Bréhal	Le Loreur	7,603
D21	Saint-Pair-sur-Mer	Champeaux	10,604
D22	Urville-Nacqueville	Sainte-Croix-Hague	5,115
D25	Barfleur	Saint-Floxel	24,824
D27	Saint-Pierre-de-Coutances	Moyon	29,290
D28	Tessy-sur-Vire	Margueray	10,892
D29	Marigny	Maupertuis	17,882
D31	Marcey-les-Grèves	Marcey-les-Grèves	0,569
D33	Cérences	Sainte-Cécile	22,460
D34	Saint-Amand	Cerisy-la-Forêt	20,287
D35	La Haye-Pesnel	Genêts	14,564
D36	Ger	Heussé	25,215
D38	Dangy	Champrepus	23,625
D39	Subligny	Chaulieu	42,421

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D41	Villedieu-les-Poêles	Bacilly	23,982
D42	Barneville-Carteret	Montebourg	33,402
D43	Hamelin	Pontaubault	14,977
D45	Auderville	Équeurdreville-Hainneville	24,590
D45E1	Beaumont-Hague	Beaumont-Hague	0,965
D46	Buais	Mortain	18,924
D47	Avranches	Barenton	38,081
D47E3	Barenton	Barenton	0,071
D48	Ducey	Saint-Pois	26,360
D49	Saint-Denis-le-Gast	Montchaton	21,773
D50	Portbail	Bricquebec	13,991
D51	Le Mesnil-Herman	La Bloutière	22,563
D52	Vaudrimesnil	Cerisy-la-Salle	20,855
D53	Condé-sur-Vire	Geffosses	41,641
D54	La Meauffe	Saint-Jean-de-Savigny	11,762
D55	Parigny	Gathemo	23,964
D56	Benoitville	Quettehou	29,327
D57	Saint-Jean-de-Daye	Heugueville-sur-Sienne	40,967
D58	Ouille	Montbray	28,811
D58E1	Percy	Percy	0,137
D58E2	Percy	Percy	0,069
D59	Saint-Jean-de-Savigny	Torigni-sur-Vire	20,641
D62	Le Rozel	Aumeville-Lestre	42,658

► RÉSEAU CANTONAL (SUITE)

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D62E1	Valognes	Valognes	0,158
D62E2	Valognes	Valognes	0,404
D63	Tourlaville	Saint-Floxel	24,884
D64	Acqueville	Siouville-Hague	12,521
D64E1	Siouville-Hague	Siouville-Hague	0,749
D66	Surtainville	Bricquebec	15,261
D67	Saint-Rémy-des-Landes	Picauville	19,642
D67E	Lithaire	Lithaire	0,717
D67E1	Chef-du-Pont	Chef-du-Pont	0,590
D68	Périers	Tourville-sur-Sienne	19,379
D69	Picauville	Saint-Marcouf	18,252
D70	Carquebut	Sainte-Marie-du-Mont	5,356
D70E	Chef-du-Pont	Carquebut	0,285
D71	Saint-Floxel	Fontenay-sur-Mer	3,601
D72	Saint-Germain-sur-Ay	Hyenville	17,961
D73	Dangy	Montmartin-sur-Mer	24,133
D75	Courtils	Pontorson	8,800
D76	Roncey	Hauteville-sur-Mer	20,601
D77	Tribehou	Le Mesnil-Opac	27,095
D78	Avranches	Saint-James	11,292
D80	Beauvoir	Sacey	18,328
D81	Bourguenolles	Coulouvray-Boisbenâtre	14,042
D82	Gathemo	Ger	21,436
D83	Ger	Chaulieu	11,521
D84	Saint-Hilaire-du-Harcouët	Notre-Dame-du-Touchet	10,131
D85	Isigny-le-Buat	Saint-Brice-de-Landelles	8,956
D86	Saint-Lô	Condé-sur-Vire	6,982
D87	Tourlaville	Saint-Jacques-de-Néhou	28,488
D88	Le Mesnil-Rouxelin	Airel	3,334
D89	Percy	Saint-Pellerin	21,057
D92	Cerisy-la-Forêt	La Meauffe	16,807
D94	Marchésieux	Pirou	15,771
D95	La Luzerne	Saint-Georges-d'Elle	4,359
D98	Montabot	Bricqueville-sur-Mer	18,715
D99	Cametours	Cametours	0,601
D103	Saint-Ovin	Saint-Quentin-sur-le-Homme	9,521
D104	Avranches	Saint-Senier-sous-Avranches	1,469
D105	Marcey-les-Grèves	Saint-Jean-des-Champs	21,348
D106	Saint-Ovin	Brécey	6,989
D107	Poilly	Huisnes-sur-Mer	15,716
D109	Le Tanu	Jullouville	18,398
D110	Saint-Senier-sous-Avranches	Saint-Loup	1,235

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D112	Pontorson	Montanel	8,139
D115	Sainte-Marie-du-Mont	Sainte-Marie-du-Mont	0,100
D116	Tourlaville	Barfleur	25,897
D117	Héauville	Le Rozel	11,786
D117E1	Héauville	Héauville	0,033
D118	Biville	Biville	2,259
D119	Brix	Brix	1,787
D120	Le Vast	Tourlaville	8,186
D121	La Glacerie	La Glacerie	1,999
D122	Hardinvast	Digosville	12,746
D123	Vasteville	Nouainville	10,397
D123E2	Nouainville	Nouainville	0,220
D124	Barneville-Carteret	Portbail	5,719
D125	Quettehou	Valcanville	6,389
D126	Bricquebec	Amfreville	20,780
D127	Bricquebec	Bolleville	19,482
D130	Barneville-Carteret	La Bonneville	13,714
D131	Baubigny	Sénoville	1,840
D134	Savigny-le-Vieux	Saint-Georges-de-Rouelley	8,809
D135	Bricqueville-sur-Mer	Yquelon	11,089
D135E4	Longueville	Bréville-sur-Mer	1,347
D136	Vindefontaine	Bretteville-sur-Ay	11,597
D137	Varenguebec	Denneville	18,902
D138	Lessay	Lessay	1,185
D140	Lithaire	Gorges	6,741
D140	Gonfreville	Périers	5,420
D142	Vesly	Millières	6,350
D143	Chanteloup	Saint-Planchers	7,349
D146	Négreville	Morville	7,031
D147	Néhou	Néhou	2,073
D152	Flottemanville-Hague	Hardinvast	5,820
D157	Notre-Dame-du-Touchet	Ger	25,470
D162	Vernix	Notre-Dame-de-Livoye	4,614
D164	La Mouche	La Mouche	1,229
D169	Sacey	Sacey	0,019
D173	Saint-Michel-de-Montjoie	Lingard	2,782
D178	Saint-Aubin-de-Terregatte	Ducey	8,628
D182	Sourdeval	Saint-Cyr-du-Bailleul	21,298
D185	Virey	Saint-Martin-de-Landelles	5,722
D186	Giéville	Guilberville	5,091
D192	Saint-Jean-de-Savigny	Cerisy-la-Forêt	5,044
D197	Saint-Patrice-de-Clajds	Gonfreville	2,459

► RÉSEAU CANTONAL (SUITE)

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D202	Jobourg	Jobourg	1,590
D210	Fermanville	Clitourps	6,170
D215	Catteville	Saint-Sauveur-le-Vicomte	2,347
D220	Quetteville-sur-Sienne	Lingreville	6,686
D222	Saint-Christophe-du-Foc	Bricquebosq	4,122
D223	Cretteville	Méautis	8,918
D230	Saint-James	Montjoie-Saint-Martin	3,723
D231	Saint-Jean-des-Champs	Hocquigny	6,185
D233	Saint-Maur-des-Bois	Brécey	11,501
D236	Hudimesnil	Bréville-sur-Mer	7,590
D237	Gréville-Hague	Vauville	5,716
D241	Lolf	Saint-Jean-le-Thomas	7,894
D242	Saint-Pierre-d'Arthéglise	Sortosville-en-Beaumont	2,642
D244	Gratot	Blainville-sur-Mer	6,051
D245	Beaumont-Hague	Digulleville	1,570
D247	Saint-Martin-des-Champs	Saint-Senier-sous-Avranches	5,732
D254	Moon-sur-Elle	Airel	2,431
D264	Portbail	Besneville	5,528
D266	Pierreville	Pierreville	0,553
D286	Condé-sur-Vire	Saint-Jean-des-Baisants	7,905
D306	Angoville-sur-Ay	Saint-Germain-sur-Ay	8,977
D309	Folligny	Saint-Pair-sur-Mer	4,917
D318	Biville	Beaumont-Hague	6,857
D323	Les Moitiers-d'Allonne	La Haye-d'Ectot	6,391
D326	Golleville	Rauville-la-Place	2,234
D334	Saint-Hilaire-du-Harcouët	Savigny-le-Vieux	6,062
D338	Lessay	Vesly	3,073
D341	Coutances	Coutances	0,264
D341E3	Coutances	Coutances	0,295
D342	Angoville-sur-Ay	Vesly	2,894
D345	Bréhal	Bréhal	4,095
D351	Coudeville-sur-Mer	Coudeville-sur-Mer	3,368
D372	Folligny	Folligny	0,078
D372E1	Folligny	Folligny	0,663
D373	Saint-Pair-sur-Mer	Saint-Pair-sur-Mer	1,645
D374	Tessy-sur-Vire	Saint-Vigor-des-Monts	3,347

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D375	Bricqueville-sur-Mer	Bréhal	2,396
D394	Créances	Créances	6,477
D401	Auderville	Jobourg	7,997
D401E1	Auderville	Auderville	0,310
D401E2	Jobourg	Jobourg	1,179
D402	Jobourg	Omonville-la-Rogue	5,518
D402E4	Jobourg	Jobourg	0,446
D403	Omonville-la-Petite	Omonville-la-Petite	2,316
D406	Équeurdreville-Hainneville	Flottemanville-Hague	1,632
D406E1	Flottemanville-Hague	Flottemanville-Hague	1,200
D421	Lestre	Sainte-Marie-du-Mont	18,150
D431	Saint-Patrice-de-Clajds	Muneeville-le-Bingard	11,145
D434	Muneeville-le-Bingard	Muneeville-le-Bingard	2,961
D444	Montmartin-en-Graignes	Les Veys	5,525
D452	Villedieu-les-Poêles	La Bloutière	2,359
D456	Avranches	Le Val-Saint-Père	3,137
D457	Saint-Senier-sous-Avranches	Saint-Quentin-sur-le-Homme	4,371
D468	Donville-les-Bains	Granville	0,949
D475	Folligny	La Haye-Pesnel	5,246
D475E2	Folligny	Folligny	0,628
D485	Fleury	La Colombe	9,685
D527	Saint-Germain-sur-Ay	Saint-Germain-sur-Ay	2,295
D549	Condé-sur-Vire	La Barre-de-Semilly	3,873
D552	La Colombe	Beslon	0,757
D556	Le Val-Saint-Père	Le Val-Saint-Père	3,612
D557	Saint-Loup	Saint-Loup	3,672
D561	Rouffigny	La Chaise-Baudouin	5,345
D576	Fleury	Villedieu-les-Poêles	1,003
D582	Isigny-le-Buat	Isigny-le-Buat	3,545
D591	Vains	Vains	3,938
D592	Bréhal	Bréhal	4,930
D612	Carneville	Fermanville	4,403
D903	Carentan	Carentan	1,216
D903E	Barneville-Carteret	Barneville-Carteret	1,996
D904E	Pierreville	Sénoville	1,927
D904E	Les Moitiers-d'Allonne	Barneville-Carteret	1,850

► RÉSEAU LOCAL

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D1E2	Quettehou	Quettehou	0,845
D1E3	Saint-Vaast-la-Hougue	Saint-Vaast-la-Hougue	0,301
D2E1	Saint-Sauveur-le-Vicomte	Rauville-la-Place	0,634
D2E2	La Haye-du-Puits	Saint-Symphorien-le-Valois	0,611
D2E3	Lessay	Lessay	1,103
D2E4	La Haye-du-Puits	Saint-Symphorien-le-Valois	0,224
D2E5	Biniville	Biniville	1,696
D4E1	Siouville-Hague	Siouville-Hague	0,823
D5E1	Saint-Senier-sous-Avranches	Saint-Senier-sous-Avranches	0,625
D7E1	Ponts	Avranches	0,747
D7E2	Ponts	Ponts	0,466
D8E	Cerisy-la-Forêt	Cerisy-la-Forêt	1,538
D10	Gatteville-le-Phare	Gatteville-le-Phare	1,969
D13E1	Bréhal	Bricqueville-sur-Mer	3,017
D13E3	Cérences	Cérences	0,495
D14E1	Crasville	Crasville	1,402
D14E2	Quettehou	Quettehou	0,660
D15E1	Neuville-au-Plain	Neuville-au-Plain	2,045
D15E2	Rauville-la-Place	Rauville-la-Place	0,108
D17	Sainte-Mère-Église	Foucarville	8,988
D18	Le Teilleul	Heussé	11,219
D18E	Heussé	Heussé	0,952
D19	Aucey-la-Plaine	Pontorson	4,051
D19E1	Pontorson	Pontorson	0,564
D20E1	Bricqueville-la-Blouette	Bricqueville-la-Blouette	1,134
D20E3	Bréhal	Bréhal	0,221
D21	Donville-les-Bains	Champeaux	2,035
D21E2	Saint-Pair-sur-Mer	Saint-Pair-sur-Mer	0,135
D21E3	Saint-Pair-sur-Mer	Saint-Pair-sur-Mer	0,183
D22E1	Teurthéville-Hague	Virandeville	2,139
D24E1	Les Moitiers-en-Bauptois	Les Moitiers-en-Bauptois	1,557
D24E2	Les Moitiers-en-Bauptois	Les Moitiers-en-Bauptois	0,555
D26	Saint-Pierre-Église	Cosqueville	3,533
D27E	La Haye-Bellefond	La Haye-Bellefond	0,372
D29E	Saint-André-de-Bohon	Saint-André-de-Bohon	0,561
D31	Avranches	Marcey-les-Grèves	3,846
D31	Marcey-les-Grèves	Dragey-Ronthon	8,223
D32E	Le Teilleul	Le Teilleul	0,280
D33E2	Coulouvray-Boisbenâtre	Coulouvray-Boisbenâtre	1,083
D35E	Le Mesnil-Aubert	Le Mesnil-Aubert	2,551
D35E1	Genêts	Genêts	1,489
D35E2	Genêts	Genêts	0,616

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D35E3	Cérences	Cérences	0,252
D37E1	Vasteville	Vasteville	1,891
D39E	Saint-Michel-de-Montjoie	Saint-Michel-de-Montjoie	0,436
D40E	Montanel	Argouges	1,342
D41	Bacilly	Vains	1,938
D41E1	Le Tanu	La Lande-d'Airou	2,370
D41E2	Le Tanu	La Lande-d'Airou	1,388
D43	Courtils	Courtils	0,104
D43E1	Pontaubault	Pontaubault	1,207
D43E2	Le Val-Saint-Père	Poilly	3,237
D45E2	Omonville-la-Rogue	Omonville-la-Rogue	0,519
D45E5	Digulleville	Omonville-la-Rogue	1,293
D45E6	Omonville-la-Petite	Omonville-la-Petite	0,390
D47E1	Avranches	Avranches	0,277
D47E2	Le Mesnil-Ozenne	Le Mesnil-Ozenne	1,226
D49E1	Montmartin-sur-Mer	Montmartin-sur-Mer	0,338
D50	Portbail	Portbail	3,308
D52	Cerisy-la-Salle	Notre-Dame-de-Cenilly	7,486
D53	Placy-Montaigu	Saint-Amand	4,601
D53E1	Saint-Amand	Saint-Amand	1,537
D56E1	Brix	Brix	0,702
D57E1	Graignes-Mesnil-Angot	Graignes-Mesnil-Angot	0,673
D59E	Saint-Jean-des-Baisants	Notre-Dame-d'Elle	0,820
D60	Barenton	Le Fresne-Poret	13,931
D61	Carolles	Carolles	1,366
D61	Montviron	Lolf	3,767
D61E1	Carolles	Champeaux	1,627
D61E2	Carolles	Sartilly	2,470
D63E	Saint-Floxel	Joganville	1,219
D64E2	Siouville-Hague	Siouville-Hague	1,134
D65	Héauville	Flamanville	6,345
D67	Saint-Symphorien-le-Valois	Sainte-Marie-du-Mont	17,895
D69	Baupte	Saint-Marcouf	14,330
D69E1	Émondeville	Émondeville	0,515
D71	Lieusaint	Fontenay-sur-Mer	11,051
D72	Saint-Lô-d'Ourville	Montchaton	31,999
D72E1	Saint-Lô-d'Ourville	Saint-Lô-d'Ourville	2,521
D72E3	Tourville-sur-Sienne	Tourville-sur-Sienne	0,344
D72E4	Tourville-sur-Sienne	Tourville-sur-Sienne	0,141
D73E1	Hyenville	Quetteville-sur-Sienne	0,914
D74	Anneville-sur-Mer	Bricqueville-la-Blouette	15,370
D74E	Anneville-sur-Mer	Anneville-sur-Mer	0,678

► RÉSEAU LOCAL (SUITE)

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D74E2	Geffosses	Geffosses	1,256
D77E1	Canisy	Canisy	0,151
D77E2	Saint-Martin-de-Bonfossé	Saint-Martin-de-Bonfossé	1,041
D77E3	Hébécrevon	Hébécrevon	0,996
D78	Ducey	Saint-Senier-de-Beuvron	10,923
D79	Saint-Clément-Rancoudray	Brécey	20,838
D79E	Les Cresnays	Les Cresnays	0,216
D81	La Mouche	Bourguenolles	5,602
D82E1	Sourdeval	Sourdeval	0,085
D82E2	Sourdeval	Sourdeval	0,312
D82E3	Ger	Ger	0,073
D84	Notre-Dame-du-Touchet	Saint-Cyr-du-Bailleul	13,489
D85E1	Isigny-le-Buat	Isigny-le-Buat	3,886
D85E2	Isigny-le-Buat	Isigny-le-Buat	0,914
D86	Condé-sur-Vire	Guilberville	8,880
D87	Saint-Jacques-de-Néhou	Saint-Jacques-de-Néhou	2,990
D88	Saint-Gilles	Airel	21,154
D88E1	Baudre	Baudre	0,443
D88E2	Saint-Lô	Saint-Lô	0,853
D88E3	Gourfaleur	Gourfaleur	0,219
D89	Maupertuis	Brévands	28,411
D89E	Brévands	Saint-Hilaire-Petitville	5,750
D90	Saint-Pierre-de-Semilly	Saint-Germain-d'Elle	10,804
D91	Saint-Georges-Montcocq	Moon-sur-Elle	11,863
D92	Pont-Hébert	Les Champs-de-Losque	7,288
D93	Notre-Dame-de-Cenilly	Saint-Ébremond-de-Bonfossé	17,014
D93E	Soules	Soules	1,004
D94	Marigny	Périers	20,048
D95	Saint-Georges-d'Elle	Bérigny	4,983
D95E1	Saint-Georges-d'Elle	Bérigny	0,355
D96	Moyon	Guilberville	18,740
D97	Saint-André-de-Bohon	La Haye-du-Puits	24,112
D97E1	Saint-Georges-de-Bohon	Saint-André-de-Bohon	1,170
D98	Tessy-sur-Vire	Montabot	1,926
D98	Ver	Bricqueville-sur-Mer	10,122
D99	Coutances	Saint-Martin-de-Bonfossé	24,542
D99E1	Courcy	Courcy	0,246
D100	Saint-Gilles	Cerisy-la-Salle	10,783
D101	Saint-André-de-Bohon	Monthuchon	22,050
D102	Gavray	Le Lorey	24,568
D103	Saint-Quentin-sur-le-Homme	Le Val-Saint-Père	0,125
D103E1	Le Val-Saint-Père	Le Val-Saint-Père	0,075

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D104	Avranches	Brécey	11,524
D104E1	Marcey-les-Grèves	Avranches	0,376
D104E2	Tirepied	La Gohannière	0,728
D104E3	Saint-Brice	Saint-Brice	0,256
D104E4	La Gohannière	La Gohannière	0,152
D105	Saint-Jean-des-Champs	Hudimesnil	4,654
D106	Les Chéris	Saint-Ovin	6,948
D107E1	Ducey	Poilly	0,356
D107E2	Poilly	Poilly	0,434
D108	Saint-Aubin-de-Terregatte	La Croix-Avranchin	7,235
D109E1	La Lucerne-d'Outremer	La Lucerne-d'Outremer	0,134
D110	Saint-Loup	Isigny-le-Buat	8,544
D110E	Saint-Quentin-sur-le-Homme	Marcilly	1,352
D111	Saint-James	Argouges	7,243
D111E	Argouges	Argouges	0,470
D112	Montanel	Argouges	7,595
D113	Pontaubault	Tanis	8,288
D113E	Servon	Servon	1,124
D113E2	Pontaubault	Pontaubault	0,108
D114	Donville-les-Bains	Le Mesnil-Amand	18,925
D114E1	Le Mesnil-Amand	Le Mesnil-Amand	0,816
D114E2	Le Mesnil-Amand	Le Mesnil-Amand	0,579
D115	Théville	Sainte-Marie-du-Mont	39,569
D115E1	Brillevast	Brillevast	0,784
D116E	Tocqueville	Gatteville-le-Phare	2,201
D117	Tréauville	Sénoville	9,803
D118	Biville	Querqueville	9,977
D118E1	Sainte-Croix-Hague	Sainte-Croix-Hague	0,176
D119	La Glacerie	Videosville	29,361
D119E1	Saint-Martin-le-Gréard	Couville	2,004
D120	Le Theil	Tourlaville	8,580
D121	La Glacerie	Bricquebec	18,239
D122	Vasteville	Hardinvast	10,498
D122E1	Martinvast	Martinvast	0,593
D122E2	Martinvast	Martinvast	0,229
D123	Vasteville	Vasteville	3,206
D125	Valcanville	Gouberville	5,937
D128	Teurthéville-Bocage	Réville	13,459
D129	Houesville	Saint-Germain-de-Varreville	13,091
D129E1	Turqueville	Turqueville	0,518
D130	Barneville-Carteret	Amfreville	14,482
D130E1	Barneville-Carteret	Barneville-Carteret	0,450

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D130E2	Crosville-sur-Douve	Crosville-sur-Douve	2,130
D130E3	Barneville-Carteret	Barneville-Carteret	0,063
D131	Baubigny	Les Pieux	18,245
D132	Saint-Georges-de-la-Rivière	Denneville	7,245
D132E1	Saint-Lô-d'Ourville	Saint-Lô-d'Ourville	0,662
D133	Mortain	Isigny-le-Buat	18,127
D134	Saint-Brice-de-Landelles	Savigny-le-Vieux	10,071
D134	Savigny-le-Vieux	Saint-Georges-de-Rouelley	24,315
D134E1	Saint-Georges-de-Rouelley	Saint-Georges-de-Rouelley	0,183
D134E2	Saint-Georges-de-Rouelley	Saint-Georges-de-Rouelley	0,567
D134E3	Saint-Georges-de-Rouelley	Saint-Georges-de-Rouelley	0,373
D135	Bréville-sur-Mer	Granville	1,896
D135E1	Yquelon	Granville	1,795
D135E3	Bréville-sur-Mer	Bréville-sur-Mer	1,206
D135E4	Longueville	Longueville	0,183
D135E5	Donville-les-Bains	Donville-les-Bains	0,650
D136	Varenguebec	Montgardon	8,710
D136E	Neufmesnil	Saint-Symphorien-le-Valois	0,405
D136E1	Montgardon	Montgardon	1,258
D136E3	Bretteville-sur-Ay	Bretteville-sur-Ay	0,502
D138	Lessay	Coigny	12,851
D139	Saint-Martin-d'Aubigny	Gouville-sur-Mer	15,732
D139E	Saint-Sauveur-Lendelin	Saint-Sauveur-Lendelin	0,103
D140	Gorges	Périers	3,666
D141	Coutances	Le Mesnil-Vigot	16,470
D142	La Haye-du-Puits	Vesly	5,477
D142	Millières	Marigny	13,610
D142E	Saint-Martin-d'Aubigny	Saint-Aubin-du-Perron	1,709
D142E2	Vesly	Vesly	0,467
D143	Quettreville-sur-Sienne	Dragey-Ronthon	26,979
D143E1	Dragey-Ronthon	Dragey-Ronthon	0,580
D143E3	Saint-Pierre-Langers	Saint-Pierre-Langers	1,873
D143E4	Cérences	Bricqueville-sur-Mer	0,968
D144	Brainville	Blainville-sur-Mer	7,511
D144E1	Blainville-sur-Mer	Blainville-sur-Mer	1,909
D145	Lengronne	Saint-Sauveur-la-Pommeraye	13,551
D145E	La Meurdraquière	La Meurdraquière	0,867
D146	Montaigu-la-Brisette	Négreville	13,447
D146	Morville	Hautteville-Bocage	7,398
D146E1	Colomby	Colomby	1,578
D146E2	Colomby	Colomby	0,095
D147	Saint-Lô-d'Ourville	Néhou	17,644

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D147	Néhou	Néhou	1,390
D147E	Denneville	Denneville	1,095
D147E2	Saint-Sauveur-le-Vicomte	Saint-Sauveur-le-Vicomte	1,707
D148	Montmartin-en-Graignes	Montmartin-en-Graignes	2,389
D149	Montreuil-sur-Lozon	Agneaux	10,779
D150	Saint-Quentin-sur-le-Homme	Ducey	8,627
D150E1	Saint-Quentin-sur-le-Homme	Saint-Quentin-sur-le-Homme	0,582
D150E2	Ducey	Ducey	0,509
D150E3	Ducey	Ducey	2,380
D151	Saint-Jean-des-Champs	Saint-Pair-sur-Mer	8,059
D151E1	Saint-Planchers	Saint-Jean-des-Champs	0,450
D152	Tonneville	Brix	10,229
D152E1	Querqueville	Tonneville	0,991
D153	Montanel	Sacey	9,991
D154	Anctoville-sur-Boscq	Jullouville	12,829
D155	Réville	Barfleur	5,881
D156	Montchaton	Hauteville-sur-Mer	9,056
D156E1	Regnéville-sur-Mer	Regnéville-sur-Mer	0,337
D158	Buais	Saint-Jean-du-Corail	15,546
D159	Saint-Romphaire	Guilberville	16,395
D160	Marcilly	La Gohannière	8,570
D160E1	La Godefroy	La Godefroy	1,267
D161	Isigny-le-Buat	Isigny-le-Buat	4,554
D161E1	Isigny-le-Buat	Isigny-le-Buat	0,320
D162	Le Petit-Celland	Saint-Nicolas-des-Bois	3,686
D163	Villiers-le-Pré	Crollon	9,303
D164	La Lucerne-d'Outremer	Beauchamps	5,426
D164E1	Beauchamps	Champrepus	0,398
D165	La Haye-Pesnel	Fleury	10,472
D165E1	La Haye-Pesnel	La Haye-Pesnel	0,463
D165E2	Champrepus	Champrepus	0,661
D166	Saint-Jean-de-la-Rivière	Sortosville-en-Beaumont	9,542
D166E1	Saint-Jean-de-la-Rivière	Barneville-Carteret	1,185
D167	Grosville	Rauville-la-Place	21,420
D168	Réville	Réville	3,169
D168E	Réville	Réville	0,973
D169	Sacey	Pontorson	4,202
D169E1	Aucey-la-Plaine	Aucey-la-Plaine	0,928
D169E2	Pontorson	Pontorson	0,862
D170	Martigny	Chèvreville	5,991
D171	Saint-Martin-de-Landelles	Notre-Dame-du-Touchet	17,708
D172	Chasseguey	Saint-Brice-de-Landelles	11,330

► RÉSEAU LOCAL (SUITE)

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D173	Lingard	Le Mesnil-Gilbert	5,244
D174	Saint-Symphorien-des-Monts	Le Mesnil-Rainfray	13,747
D175	Ponts	Bourguenolles	13,333
D175E1	Bourguenolles	Bourguenolles	0,222
D176	Hérenquerville	Annoville	3,143
D177	Le Mesnil-Herman	Gouvets	15,029
D178	Saint-Aubin-de-Terregatte	Saint-Aubin-de-Terregatte	2,316
D178E1	Ducey	Ducey	1,185
D178E2	Ducey	Ducey	0,112
D178E3	Ducey	Ducey	0,103
D179	Sourdeval	Saint-Pois	9,267
D180	Villiers-le-Pré	Sacey	5,314
D181	Saint-Martin-le-Bouillant	Saint-Maur-des-Bois	2,916
D183	Le Fresne-Poret	Sourdeval	0,531
D184	Barenton	Le Teilleul	12,150
D185	Isigny-le-Buat	Virey	3,663
D187	Saint-Jacques-de-Néhou	Néhou	4,698
D188	Le Teilleul	Barenton	14,634
D188E	Saint-Cyr-du-Bailleul	Saint-Cyr-du-Bailleul	0,590
D189	La Chapelle-en-Juger	Le Hommet-d'Arthenay	2,656
D190	Rouxeville	Le Perron	7,827
D191	Saint-Lô	Saint-Clair-sur-l'Elle	10,470
D191E1	Villiers-Fossard	Villiers-Fossard	0,467
D191E2	Saint-Clair-sur-l'Elle	Saint-Clair-sur-l'Elle	0,864
D193	Montpinchon	Gourfaleur	14,076
D193E	Cerisy-la-Salle	Cerisy-la-Salle	0,380
D193E1	Gourfaleur	Gourfaleur	0,840
D194	Montreuil-sur-Lozon	Remilly-sur-Lozon	6,075
D195	Saint-Lô	Cerisy-la-Forêt	11,972
D196	Chevry	Fourneaux	7,397
D197	Vesly	Méautis	15,382
D198	Gavray	Hambye	11,138
D199	Saint-Pierre-de-Coutances	Courcy	3,671
D200	Aucey-la-Plaine	Huisnes-sur-Mer	11,364
D200E1	Huisnes-sur-Mer	Huisnes-sur-Mer	1,274
D200E2	Tanis	Pontorson	2,651
D200E3	Tanis	Tanis	1,748
D201	Sénoville	Barneville-Carteret	7,978
D202	Saint-Germain-des-Vaux	Jobourg	5,482
D203	Omonville-la-Rogue	Herqueville	5,812
D203E1	Digulleville	Omonville-la-Petite	1,087
D204	Tréauville	Bricquebosq	11,523

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D205	Bion	Juvigny-le-Tertre	14,584
D205E1	Le Neufbourg	Le Neufbourg	0,635
D206	Roncey	Le Guislain	11,133
D206E	Saint-Martin-de-Cenilly	Saint-Martin-de-Cenilly	0,876
D207	Le Mesnil-Rogues	La Haye-Pesnel	6,782
D207E1	Beauchamps	La Haye-Pesnel	1,550
D208	Souilles	Percy	24,533
D208E1	Villebaudon	Moyon	0,985
D208E2	Beaucoudray	Villebaudon	1,318
D209	Villedieu-les-Poêles	Cuves	14,140
D210	Fermanville	Clitourps	3,773
D212	Saint-James	Saint-James	0,981
D213	Guilberville	Montrabot	19,404
D213E1	Vidouville	Montrabot	0,562
D213E2	Montrabot	Montrabot	0,929
D213E3	Le Perron	Le Perron	1,233
D214	Fresville	Fontenay-sur-Mer	9,620
D215	Saint-Sauveur-le-Vicomte	Catteville	5,956
D216	Saint-Germain-de-Tournebut	Saint-Vaast-la-Hougue	16,195
D216E1	Quettehou	Quettehou	0,230
D216E2	Quettehou	Quettehou	0,936
D216E3	Morsalines	Morsalines	0,626
D218	Poilly	Poilly	2,160
D219	Pontorson	Pontorson	2,100
D221	Jullouville	Champeaux	3,587
D222	Teurthéville-Hague	Saint-Christophe-du-Foc	3,868
D222	Bricquebosq	Rauville-la-Bigot	3,694
D224	Saussemesnil	Montebourg	10,050
D225	Videcosville	Quettehou	6,592
D226	Réthoville	Quettehou	15,738
D227	Coutances	Camprond	14,454
D228	La Mancellière-sur-Vire	Saint-Romphaire	5,998
D229	Montpinchon	Cerisy-la-Salle	6,865
D229E	Montpinchon	Montpinchon	1,622
D230	Villiers-le-Pré	Saint-James	2,809
D231	La Lucerne-d'Outremer	Genêts	16,434
D233E	Saint-Maur-des-Bois	Saint-Maur-des-Bois	0,100
D234	Bérigny	Bérigny	2,041
D235	Trelly	Saint-Pierre-de-Coutances	7,294
D236	Roncey	Hudimesnil	18,333
D236E1	Hudimesnil	Hudimesnil	1,521
D237	Gréville-Hague	Gréville-Hague	1,340

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D238	Saint-Denis-le-Gast	Champrepus	17,390
D238E	Gavray	Sourdeval-les-Bois	0,347
D238E1	Champrepus	Fleury	2,366
D239	Saint-Nicolas-des-Bois	Saint-Laurent-de-Cuves	5,445
D239E1	Les Loges-sur-Brécey	Les Loges-sur-Brécey	0,888
D240	Vengeons	Vengeons	2,502
D241	Ponts	Lolif	6,406
D241	Saint-Jean-le-Thomas	Saint-Jean-le-Thomas	0,817
D242	Le Valdécie	Saint-Pierre-d'Arthéglise	3,219
D242	Sortosville-en-Beaumont	Les Moitiers-d'Allonne	8,362
D243	Carnet	Villiers-le-Pré	3,311
D245	Beaumont-Hague	Digulleville	4,193
D245	Digulleville	Digulleville	0,383
D246	Mortain	Saint-Barthélemy	2,258
D248	Saint-Jean-du-Corail	Saint-Jean-du-Corail	2,833
D249	Montmartin-sur-Mer	Regnéville-sur-Mer	5,743
D250	Sortosville-en-Beaumont	Le Valdécie	6,415
D251	Souilles	Saint-Romphaire	5,475
D252	Montpinchon	Montpinchon	4,862
D253	Saint-Amand	Placy-Montaigu	8,180
D253E	Placy-Montaigu	Placy-Montaigu	1,593
D255	Gathemo	Gathemo	3,416
D256	Saussemesnil	Saussemesnil	3,741
D256E	Saussemesnil	Saussemesnil	2,799
D257	Graignes-Mesnil-Angot	Pont-Hébert	10,713
D258	Hambye	Tessy-sur-Vire	15,589
D258E	Percy	Montabot	1,583
D259	Troisgots	Bérigny	16,025
D260	Saint-Clément-Rancoudray	Ger	3,578
D261	Carolles	Sartilly	9,017
D262	Brix	Grosville	12,508
D262E1	Brix	Sottevast	2,586
D262E2	Grosville	Grosville	0,132
D263	Tamerville	Teurthéville-Bocage	6,381
D264	Portbail	Besneville	2,702
D265	Les Pieux	Flamanville	5,834
D265E1	Les Pieux	Les Pieux	1,322
D266	Surtainville	Pierreville	3,224
D266	Pierreville	Le Rozel	2,419
D267	Neufmesnil	Beuzeville-la-Bastille	12,998
D269	Le Ham	Saint-Marcouf	14,371
D269E2	Saint-Marcouf	Ravenoville	0,810

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D270	Carquebut	Saint-Côme-du-Mont	9,899
D271	Colomby	Ozeville	9,589
D272	Saint-Malo-de-la-Lande	Agon-Coutainville	3,598
D272E2	Agon-Coutainville	Agon-Coutainville	0,494
D273	Carantilly	Cerisy-la-Salle	5,036
D274	Servigny	Gouville-sur-Mer	8,789
D276	Saint-Denis-le-Vêtu	Camberton	9,959
D276E	Ouille	Ouille	0,202
D277	Saint-Samson-de-Bonfossé	Chevry	9,383
D278	Bricqueville-sur-Mer	Bricqueville-sur-Mer	5,397
D279	Bellefontaine	Perriers-en-Beauficel	9,774
D280	Tanis	Pontorson	5,066
D281	Coulouvray-Boisbenâtre	Coulouvray-Boisbenâtre	2,371
D282	Saint-Michel-de-Montjoie	Saint-Clément-Rancoudray	6,170
D283	Sourdeval	Sourdeval	5,639
D284	Husson	Saint-Cyr-du-Bailleul	3,624
D285	Saint-Martin-de-Landelles	Saint-Martin-de-Landelles	2,772
D287	Bricquebec	Morville	8,615
D288	Précey	Courtils	5,407
D289	Le Désert	Montmartin-en-Graignes	6,159
D289E1	Graignes-Mesnil-Angot	Graignes-Mesnil-Angot	1,755
D290	Bérigny	Saint-Germain-d'Elle	3,660
D290E1	Saint-Germain-d'Elle	Saint-Germain-d'Elle	0,302
D291	Le Perron	Vidouville	6,057
D292	Couvains	Saint-Jean-de-Savigny	5,020
D293	Camberton	Heugueville-sur-Sienne	12,259
D293E1	Monthuchon	Monthuchon	1,221
D294	La Feuillie	Millières	3,824
D294E	La Feuillie	La Feuillie	0,252
D295	Cerisy-la-Forêt	Saint-Jean-de-Savigny	4,832
D296	Gouvets	Gouvets	2,543
D297	Sainteny	Auxais	4,216
D298	Lengronne	Lingreville	9,278
D298E1	Lingreville	Bricqueville-sur-Mer	0,414
D299	Saussey	Nicorps	3,424
D299E1	Saussey	Saussey	0,403
D301	Périers	Raids	8,648
D302	Grimesnil	Le Lorey	23,565
D302E	Savigny	Savigny	0,323
D303	Cerisy-la-Salle	Cerisy-la-Salle	2,200
D304	Hambye	Maupertuis	2,658
D306E1	Angoville-sur-Ay	Angoville-sur-Ay	1,212

► RÉSEAU LOCAL (SUITE)

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D306E2	Saint-Germain-sur-Ay	Saint-Germain-sur-Ay	1,086
D307	Crollon	Précey	3,944
D307E2	Précey	Précey	1,666
D308	Saint-Aubin-de-Terregatte	Vergoncey	5,653
D309	La Lande-d'Airou	Saint-Pair-sur-Mer	17,925
D310	Saint-Quentin-sur-le-Homme	Ducey	5,304
D310E1	Saint-Quentin-sur-le-Homme	Saint-Quentin-sur-le-Homme	0,730
D311	Saint-James	Carnet	3,735
D312	Vessey	Pontorson	9,656
D313	Céaux	Juilley	7,443
D313E	Céaux	Céaux	3,078
D314	Bréhal	Saint-Planchers	6,577
D315	Vaudreville	Ozeville	6,672
D316	Saint-Pierre-Église	Cosqueville	5,246
D317	Benoîtville	Saint-Germain-le-Gaillard	10,420
D318	Biville	Biville	1,957
D318E1	Vauville	Vauville	0,272
D318E2	Vauville	Vauville	0,212
D319	Tamerville	Teurthéville-Bocage	3,814
D320	Bretteville	Le Theil	7,875
D322	Tourlaville	La Glacerie	5,810
D324	Portbail	Portbail	3,715
D325	Hautteville-Bocage	Amfreville	7,459
D325E1	Amfreville	Amfreville	1,613
D326	Golleville	Rauville-la-Place	4,984
D326	Rauville-la-Place	Rauville-la-Place	2,502
D326E1	Rauville-la-Place	Rauville-la-Place	1,361
D327	Saint-Nicolas-de-Pierrepont	Baudreville	2,714
D328	Teurthéville-Bocage	Réville	13,609
D328E1	La Pernelle	La Pernelle	0,353
D329	Blosville	Sainte-Marie-du-Mont	14,253
D329E1	Hiesville	Sainte-Marie-du-Mont	1,553
D330	Hémevez	La Bonneville	8,278
D331	Le Vrétot	Benoîtville	9,513
D332	Le Mesnil	Portbail	4,638
D333	Bacilly	Vains	5,242
D333E1	Bacilly	Vains	1,139
D334	Savigny-le-Vieux	Buais	5,616
D334E	Savigny-le-Vieux	Savigny-le-Vieux	0,367
D335	Sartilly	Sartilly	2,147
D336	Montgardon	Bretteville-sur-Ay	8,928
D337	Doville	Glatigny	13,462

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D338	Vesly	Houtteville	15,453
D339	Feugères	Lozon	4,017
D340	Périers	Nay	6,185
D341	Coutances	La Chapelle-en-Juger	20,618
D341E1	Camprond	Camprond	0,732
D341E2	Le Mesnil-Amey	La Chapelle-en-Juger	1,166
D342	Vesly	Gorges	4,358
D343	Sainte-Mère-Église	Sainte-Mère-Église	0,296
D344	Saint-Malo-de-la-Lande	Gouville-sur-Mer	7,094
D344E1	Gouville-sur-Mer	Gouville-sur-Mer	0,160
D346	Saussemesnil	Colomby	15,476
D346E	Yvetot-Bocage	Yvetot-Bocage	0,506
D347	Saint-Sauveur-le-Vicomte	Saint-Sauveur-le-Vicomte	7,808
D347E1	Saint-Sauveur-le-Vicomte	Saint-Sauveur-le-Vicomte	0,703
D347E2	Saint-Sauveur-le-Vicomte	Saint-Sauveur-le-Vicomte	0,743
D348	Saint-Denis-le-Gast	Saint-Martin-de-Cenilly	8,228
D349	Trelly	Roncey	7,815
D350	Saint-Laurent-de-Cuves	Coulouvray-Boisbenâtre	2,940
D351	Coudeville-sur-Mer	Coudeville-sur-Mer	1,047
D352	Martinvast	Tollevast	8,760
D352E	Tollevast	Tollevast	0,270
D353	Montanel	Sacey	4,440
D354	La Lande-d'Airou	La Lande-d'Airou	3,497
D355	Clitourps	Montfarville	10,066
D356	Montchaton	Hauteville-sur-Mer	8,114
D357	Mortain	Saint-Clément-Rancoudray	3,593
D358	Savigny-le-Vieux	Buais	7,997
D359	Domjean	Fourneaux	5,266
D360	Saint-Ovin	Saint-Ovin	1,044
D361	Agon-Coutainville	Agon-Coutainville	3,340
D362	Brécey	Notre-Dame-de-Livoye	3,357
D363	Saint-James	Servon	11,218
D364	Carnet	Carnet	2,882
D366	Saint-Pierre-d'Arthéglise	Glatigny	17,449
D367	Grosville	Quettetot	9,780
D368	Prétot-Sainte-Suzanne	Saint-Jores	3,441
D369	Beauchamps	Équilly	3,363
D370	Bréhal	Cérences	4,538
D371	Lapenty	Les Loges-Marchis	7,972
D372	Beauchamps	Folligny	3,475
D372	Folligny	Folligny	3,570
D372E1	Folligny	Folligny	0,697

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D373	Saint-Pair-sur-Mer	Saint-Pair-sur-Mer	1,030
D375	Hudimesnil	Saint-Sauveur-la-Pommeraye	3,956
D375E	Bricqueville-sur-Mer	Bricqueville-sur-Mer	1,131
D376	Regnéville-sur-Mer	Regnéville-sur-Mer	3,263
D376E1	Regnéville-sur-Mer	Regnéville-sur-Mer	0,762
D377	Amigny	Saint-Fromond	13,983
D377E1	Pont-Hébert	Amigny	1,569
D377E2	Cavigny	Cavigny	1,131
D378	Créances	Créances	2,167
D379	Cerisy-la-Forêt	Cerisy-la-Forêt	2,235
D379E	Cerisy-la-Forêt	Cerisy-la-Forêt	0,940
D380	Savigny	Savigny	4,055
D382	Camprond	Camprond	2,305
D383	Contrières	Quetteville-sur-Sienne	4,877
D384	Vesly	Vesly	2,243
D386	Condé-sur-Vire	Saint-Amand	2,891
D387	Écoquénéauville	Blosville	2,296
D388	Savigny	Carantilly	7,297
D389	Cavigny	Graignes-Mesnil-Angot	9,072
D389E1	Le Désert	Le Mesnil-Véron	1,487
D389E2	Graignes-Mesnil-Angot	Graignes-Mesnil-Angot	0,798
D390	La Barre-de-Semilly	Saint-Georges-d'Elle	7,279
D390E	Couvains	Saint-André-de-l'Épine	1,356
D391	Saint-Sauveur-Lendelin	Saint-Michel-de-la-Pierre	4,849
D392	Saint-Jean-de-Savigny	Cerisy-la-Forêt	5,025
D392E	Saint-Jean-de-Savigny	Saint-Jean-de-Savigny	0,349
D393	Ancteville	Geffosses	10,361
D394	La Feuillie	Lessay	3,803
D395	Couvains	Saint-Jean-de-Savigny	2,434
D396	Moyon	Saint-Amand	12,087
D397	Mobecq	Mobecq	2,796
D398	Hambye	Le Mesnil-Garnier	12,383
D398E	Gavray	Gavray	0,529
D399	Marigny	Quibou	4,945
D400	Savigny	Carantilly	6,144
D401	Auderville	Auderville	1,662
D402	Saint-Germain-des-Vaux	Urville-Nacqueville	13,656
D402E1	Gréville-Hague	Beaumont-Hague	1,288
D402E2	Éculleville	Éculleville	0,860
D402E3	Gréville-Hague	Gréville-Hague	0,718
D403	Omonville-la-Petite	Omonville-la-Petite	0,344
D403	Herqueville	Beaumont-Hague	4,982

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D403E1	Herqueville	Herqueville	1,675
D404	Urville-Nacqueville	Sainte-Croix-Hague	4,128
D404E1	Branville-Hague	Branville-Hague	1,124
D405	Acqueville	Héauville	4,829
D406	Flottemanville-Hague	Flottemanville-Hague	1,822
D407	Teurthéville-Hague	Breuville	7,571
D408	Les Pieux	Sotteville	7,161
D409	Cherbourg-Octeville	Nouainville	8,115
D409E1	Nouainville	Nouainville	0,624
D410	La Glacerie	La Glacerie	2,086
D411	Virandeville	Martinvast	11,003
D411E1	Virandeville	Virandeville	0,749
D412	Gonneville	Cosqueville	10,188
D412E1	Carneville	Carneville	0,435
D413	Gonneville	La Glacerie	9,206
D413E1	Le Mesnil-au-Val	Le Mesnil-au-Val	0,932
D413E2	Le Mesnil-au-Val	Le Mesnil-au-Val	1,170
D414	Cosqueville	Clitourps	6,102
D414E1	Clitourps	Clitourps	0,235
D415	Le Vicel	Montfarville	7,028
D416	Crasville	Crasville	1,826
D417	Tamerville	Lestre	5,762
D418	Rauville-la-Bigot	Yvetot-Bocage	14,249
D418E	Rauville-la-Bigot	Rauville-la-Bigot	0,267
D419	Bricquebec	Morville	7,386
D420	Éroudeville	Ravenoville	10,068
D422	Le Vrétot	Saint-Sauveur-le-Vicomte	10,790
D423	Carquebut	Saint-Martin-de-Varreville	12,534
D423E1	Sainte-Mère-Église	Sainte-Mère-Église	0,865
D424	Boutteville	Brucheville	5,290
D424E1	Brucheville	Brucheville	1,457
D424E2	Boutteville	Boutteville	0,178
D425	Les Moitiers-d'Allonne	Les Moitiers-d'Allonne	5,465
D426	Portbail	Bolleville	7,719
D426E1	Portbail	Portbail	0,802
D426E2	Portbail	Portbail	0,737
D426E3	Denneville	Denneville	0,627
D427	Saint-Nicolas-de-Pierrepont	Saint-Germain-sur-Ay	7,914
D428	Prétot-Sainte-Suzanne	Apperville	6,473
D429	Gorges	Le Plessis-Lastelle	3,393
D430	Laulne	Gonfreville	5,192
D430E	Laulne	Laulne	0,671

► RÉSEAU LOCAL (SUITE)

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D431	Saint-Patrice-de-Claids	Munewille-le-Bingard	4,356
D431E	Munewille-le-Bingard	La Ronde-Haye	1,265
D431E1	Millières	Millières	1,058
D432	Boisroger	Pirou	11,279
D432E1	Boisroger	Boisroger	0,385
D433	Marchésieux	Saint-Aubin-du-Perron	9,047
D434	Pirou	Ancteville	13,378
D435	Saint-Sauveur-Lendelin	Hauteville-la-Guichard	10,379
D435E1	Saint-Sauveur-Lendelin	Saint-Sauveur-Lendelin	2,194
D436	Ancteville	Montsurvent	6,416
D437	Belval	Montmartin-sur-Mer	13,599
D438	Saint-Denis-le-Vêtu	Trelly	7,089
D438E	Saint-Denis-le-Vêtu	Saint-Denis-le-Vêtu	0,931
D439	Regnéville-sur-Mer	Contrières	7,025
D440	Montaigu-les-Bois	Percy	7,495
D441	Le Mesnil-Rogues	Fleury	10,015
D441E	Le Mesnil-Amand	Le Mesnil-Amand	1,621
D442	Cérences	Bricqueville-sur-Mer	7,742
D442E	Bricqueville-sur-Mer	Bricqueville-sur-Mer	0,312
D443	Les Veys	Méautis	8,933
D444	Montmartin-en-Graignes	Montmartin-en-Graignes	3,845
D444	Les Veys	Les Veys	1,349
D445	Le Hommet-d'Arthenay	Saint-Fromond	8,169
D445E1	Saint-Fromond	Saint-Fromond	0,923
D446	Cerisy-la-Salle	Cavigny	23,334
D446E1	La Chapelle-en-Juger	Le Mesnil-Amey	1,217
D446E2	Pont-Hébert	Pont-Hébert	0,464
D446E3	Hébécrevon	Pont-Hébert	0,564
D446E4	Cavigny	Cavigny	0,896
D447	Saint-Georges-Montcocq	Rampan	7,802
D448	La Luzerne	Saint-Georges-d'Elle	6,263
D449	Saint-Samson-de-Bonfossé	Saint-Jean-des-Baisants	12,357
D449E1	Gourfaleur	Gourfaleur	0,920
D451	Guilberville	Giéville	6,065
D452	La Bloutière	Domjean	19,824
D452E1	La Bloutière	La Bloutière	1,471
D453	La Colombe	Maupertuis	12,350
D454	Chérencé-le-Héron	Tessy-sur-Vire	23,222
D454E1	Saint-Vigor-des-Monts	Saint-Vigor-des-Monts	0,145
D455	Montabot	Morigny	11,729
D455E	Montbray	Margueray	1,801
D456E1	Le Val-Saint-Père	Le Val-Saint-Père	0,514

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D457	Saint-Quentin-sur-le-Homme	Saint-Quentin-sur-le-Homme	0,899
D457E1	Saint-Martin-des-Champs	Saint-Martin-des-Champs	0,480
D458	Marcey-les-Grèves	Ponts	4,731
D458E1	Saint-Jean-de-la-Haize	Saint-Jean-de-la-Haize	0,160
D459	Bacilly	Vains	2,938
D460	Tirepied	Chavoy	9,970
D460E1	Plomb	Plomb	1,379
D461	Bourguenolles	La Chaise-Baudouin	12,244
D461E1	Rouffigny	La Trinité	1,644
D461E2	Saint-Jean-du-Corail-des-Bois	Saint-Jean-du-Corail-des-Bois	1,595
D462	Saint-Ovin	Le Grand-Celland	5,073
D463	Saint-Maur-des-Bois	Saint-Laurent-de-Cuves	13,636
D465	Les Chéris	Marcilly	3,710
D466	Macey	Vergoncey	2,280
D467	Poilly	Saint-Aubin-de-Terregatte	6,384
D469	Saint-Aubin-des-Préaux	Saint-Aubin-des-Préaux	1,714
D470	Saint-Planchers	Saint-Planchers	1,507
D471	Jullouville	Jullouville	1,814
D472	Granville	Saint-Planchers	3,689
D472E1	Granville	Yquelon	0,372
D473	Les Chambres	Plomb	6,528
D474	Saint-Aubin-des-Préaux	Saint-Jean-des-Champs	1,670
D474E1	Saint-Jean-des-Champs	Saint-Jean-des-Champs	0,130
D475	Folligny	La Haye-Pesnel	3,957
D475E1	Folligny	Folligny	1,554
D475E2	Folligny	Folligny	0,494
D476	Le Tanu	Plomb	7,790
D476E1	Le Tanu	Le Tanu	0,965
D477	Pontorson	Pontorson	2,717
D478	Beauvoir	Beauvoir	1,914
D479	Isigny-le-Buat	Isigny-le-Buat	9,976
D480	Saint-James	Saint-James	1,651
D481	Hamelin	Romagny	22,035
D481E1	Virey	Virey	1,654
D481E2	Saint-Martin-de-Landelles	Saint-Martin-de-Landelles	0,683
D482	Saint-Aubin-de-Terregatte	Saint-Laurent-de-Terregatte	6,972
D483	Jullouville	Saint-Jean-le-Thomas	3,404
D484	Champcey	Dragey-Ronthon	4,925
D485	La Lande-d'Airou	Fleury	2,753
D485	La Colombe	La Colombe	1,864
D485E1	La Lande-d'Airou	La Lande-d'Airou	1,750
D486	La Lande-d'Airou	Chérencé-le-Héron	6,209

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D486E1	Rouffigny	Rouffigny	1,935
D487	Mortain	Ger	8,476
D487E1	Mortain	Mortain	2,317
D488	Ferrières	Saint-Symphorien-des-Monts	6,301
D489	Barenton	Saint-Georges-de-Rouelley	3,613
D490	Barenton	Barenton	4,081
D491	Saint-Pois	Perriers-en-Beauficel	5,416
D492	Les Loges-Marchis	Lapenty	10,710
D493	Romagny	La Bazoge	6,083
D494	Sainte-Marie-du-Bois	Le Teilleul	4,545
D494E1	Sainte-Marie-du-Bois	Husson	0,737
D495	Isigny-le-Buat	Le Mesnil-Adelée	9,472
D496	Brouains	Gathemo	6,643
D497	Sourdeval	Vengeons	3,707
D497E1	Vengeons	Vengeons	0,177
D498	Vengeons	Chaulieu	8,602
D498E	Chaulieu	Chaulieu	0,177
D499	Sourdeval	Sourdeval	6,845
D500	Isigny-le-Buat	Isigny-le-Buat	5,600
D501	Étienville	Étienville	3,299
D501E1	Étienville	Picauville	0,745
D502	Varenguebec	Varenguebec	3,187
D505	Vasteville	Couville	9,853
D506	Saint-Nicolas-de-Pierrepont	Saint-Symphorien-le-Valois	4,362
D507	Teurthéville-Hague	Helleville	3,562
D508	Pierreville	Surtainville	4,009
D508E1	Pierreville	Pierreville	0,610
D509	Rauville-la-Bigot	Brix	4,131
D510	Émondeville	Le Ham	5,087
D511	Tollevast	Tollevast	0,959
D512	Taillepied	Saint-Sauveur-le-Vicomte	2,703
D513	Le Vrétot	Le Vrétot	2,613
D514	Varouville	Néville-sur-Mer	5,688
D515	Le Vicel	Anneville-en-Saire	1,953
D517	Flamanville	Le Rozel	5,010
D518	Urville-Nacqueville	Urville-Nacqueville	4,157
D519	Rocheville	Bricquebec	2,031
D520	Huberville	Saint-Cyr	5,458
D520E	Huberville	Huberville	0,296
D522	Les Perques	Sortosville-en-Beaumont	3,254
D523	Les Pieux	Saint-Germain-le-Gaillard	6,577
D523E	Les Pieux	Les Pieux	0,418

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D524	Sainte-Marie-du-Mont	Hiesville	3,121
D524E1	Hiesville	Sainte-Marie-du-Mont	0,604
D525	Sainte-Geneviève	Canteloup	4,483
D526	Saint-Rémy-des-Landes	Surville	4,647
D528	Montgardon	Angoville-sur-Ay	3,585
D529	Montgardon	Bretteville-sur-Ay	3,681
D529E1	Bretteville-sur-Ay	Bretteville-sur-Ay	1,240
D530	Vesly	Gorges	9,164
D531	Geffosses	Geffosses	4,346
D532	Geffosses	Anneville-sur-Mer	4,678
D532E1	Geffosses	Geffosses	1,433
D533	Le Mesnilbus	Lozon	5,550
D534	La Feuillie	La Vendelée	13,647
D535	Vaudrimesnil	Camberton	6,464
D536	Blainville-sur-Mer	Blainville-sur-Mer	2,966
D538	Lengronne	Lengronne	2,208
D539	Contrières	Le Mesnil-Aubert	7,213
D539E1	Contrières	Contrières	0,407
D540	Saint-Denis-le-Gast	Percy	5,715
D541	Ver	Ver	3,248
D542	Sainteny	Saint-Georges-de-Bohon	4,329
D543	Auvers	Sainteny	7,345
D543E1	Méautis	Sainteny	1,820
D544	Les Veys	Saint-Hilaire-Petitville	4,966
D545	Le Désert	Saint-Fromond	5,395
D546	Cavigny	Cavigny	1,589
D547	Moon-sur-Elle	Airel	1,502
D548	Saint-Jean-de-Savigny	Couvains	4,666
D549	La Mancellière-sur-Vire	Condé-sur-Vire	5,212
D550	La Barre-de-Semilly	Bérigny	4,578
D551	Domjean	Condé-sur-Vire	6,184
D552	Beslon	Beslon	4,531
D552E	Beslon	Beslon	0,880
D553	Moyon	Moyon	2,292
D554	Villedieu-les-Poêles	Saint-Vigor-des-Monts	16,740
D554E1	Sainte-Cécile	Sainte-Cécile	1,137
D554E2	Sainte-Cécile	Sainte-Cécile	0,364
D554E3	Sainte-Cécile	Sainte-Cécile	1,164
D555	Baudre	Saint-Lô	1,509
D557E1	Saint-Loup	Saint-Quentin-sur-le-Homme	0,051
D558	Giéville	Guilberville	6,710
D559	Saint-Lô	La Barre-de-Semilly	4,283

► RÉSEAU LOCAL (SUITE)

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D559E1	La Barre-de-Semilly	La Barre-de-Semilly	1,148
D560	Tirepied	La Trinité	8,729
D562	Fleury	La Bloutière	5,277
D563	Coulouvray-Boisbenâtre	Coulouvray-Boisbenâtre	8,218
D564	Marcilly	Saint-Quentin-sur-le-Homme	4,678
D565	Isigny-le-Buat	Isigny-le-Buat	2,415
D565E	Isigny-le-Buat	Isigny-le-Buat	3,471
D566	Juilley	Saint-Senier-de-Beuvron	4,167
D567	Saint-Aubin-de-Terregatte	Saint-Aubin-de-Terregatte	1,544
D568	Cuves	Coulouvray-Boisbenâtre	5,909
D569	Saint-Pair-sur-Mer	Saint-Pair-sur-Mer	1,110
D570	Montjoie-Saint-Martin	Montjoie-Saint-Martin	3,099
D571	Jullouville	Jullouville	0,864
D572	Granville	Granville	2,302
D573	Subligny	La Mouche	4,579
D574	Saint-Jean-des-Champs	Saint-Jean-des-Champs	1,220
D575	La Lucerne-d'Outremer	Subligny	5,080
D576	Fleury	Fleury	1,585
D577	Rouffigny	Sainte-Cécile	4,931
D578	Hérenquerville	Cérences	12,578
D579	Le Mesnil-Villeman	La Lande-d'Airou	2,876
D579E	Le Mesnil-Villeman	Le Mesnil-Villeman	1,291
D580	Saint-Pierre-Langers	La Lucerne-d'Outremer	3,194
D581	Virey	Saint-Hilaire-du-Harcouët	2,899
D581E	Saint-Hilaire-du-Harcouët	Saint-Hilaire-du-Harcouët	0,160
D582	Saint-Laurent-de-Terregatte	Isigny-le-Buat	1,624
D583	Champeaux	Champeaux	1,732
D584	Champcey	Sartilly	1,130
D585	Fleury	La Bloutière	2,801
D586	Fleury	Rouffigny	5,565
D586E1	La Lande-d'Airou	Rouffigny	0,311
D587	Saint-Jean-du-Corail	Saint-Jean-du-Corail	2,037
D588	Buais	Heussé	2,668
D589	Barenton	Saint-Cyr-du-Bailleul	4,411
D589E	Saint-Cyr-du-Bailleul	Saint-Georges-de-Rouelley	1,142

Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
D590	Saint-Georges-de-Rouelley	Barenton	2,830
D591E1	Vains	Vains	0,353
D592	Cérences	Bréhal	6,765
D592E	Chanteloup	Hudimesnil	0,885
D593	Chèvreville	La Bazoge	4,857
D594	Longueville	Coudeville-sur-Mer	4,564
D595	Juvigny-le-Tertre	Martigny	7,624
D596	Brouains	Gathemo	5,601
D597	Bréhal	Bréhal	3,666
D598	Hudimesnil	Yquelon	9,714
D599	Sourdeval	Le Fresne-Poret	5,082
D601	Romagny	Notre-Dame-du-Touchet	4,186
D602	Heussé	Heussé	1,671
D603	Ver	Cérences	2,855
D604	Camprond	Le Lorey	2,356
D605	La Vendelée	Brainville	1,657
D606	Les Veys	Catz	2,604
D606E	Les Veys	Les Veys	0,816
D608	Tourville-sur-Sienne	Gratot	2,622
D609	Hyenville	Quettreville-sur-Sienne	3,105
D610	Lengronne	Hambye	7,506
D611	Bretteville	Gonneville	6,492
D612	Fermanville	Fermanville	0,195
D900E	Bricquebec	Bricquebec	0,883
D901E	Beaumont-Hague	Beaumont-Hague	2,750
D904E	Sénoville	Les Moitiers-d'Allonne	0,951
D913E1	Angoville-au-Plain	Angoville-au-Plain	0,275
D971E1	Orval	Orval	1,282
D971E9	Carentan	Carentan	1,626
D972E1	Bérigny	Bérigny	2,424
D972E2	Bérigny	Saint-Georges-d'Elle	0,920
D972E3	Courcy	Camberton	0,113
D999E	La Colombe	Villedieu-les-Poêles	1,626
D999E2	Le Mesnil-Herman	Le Mesnil-Herman	0,115

► VOIES VERTES

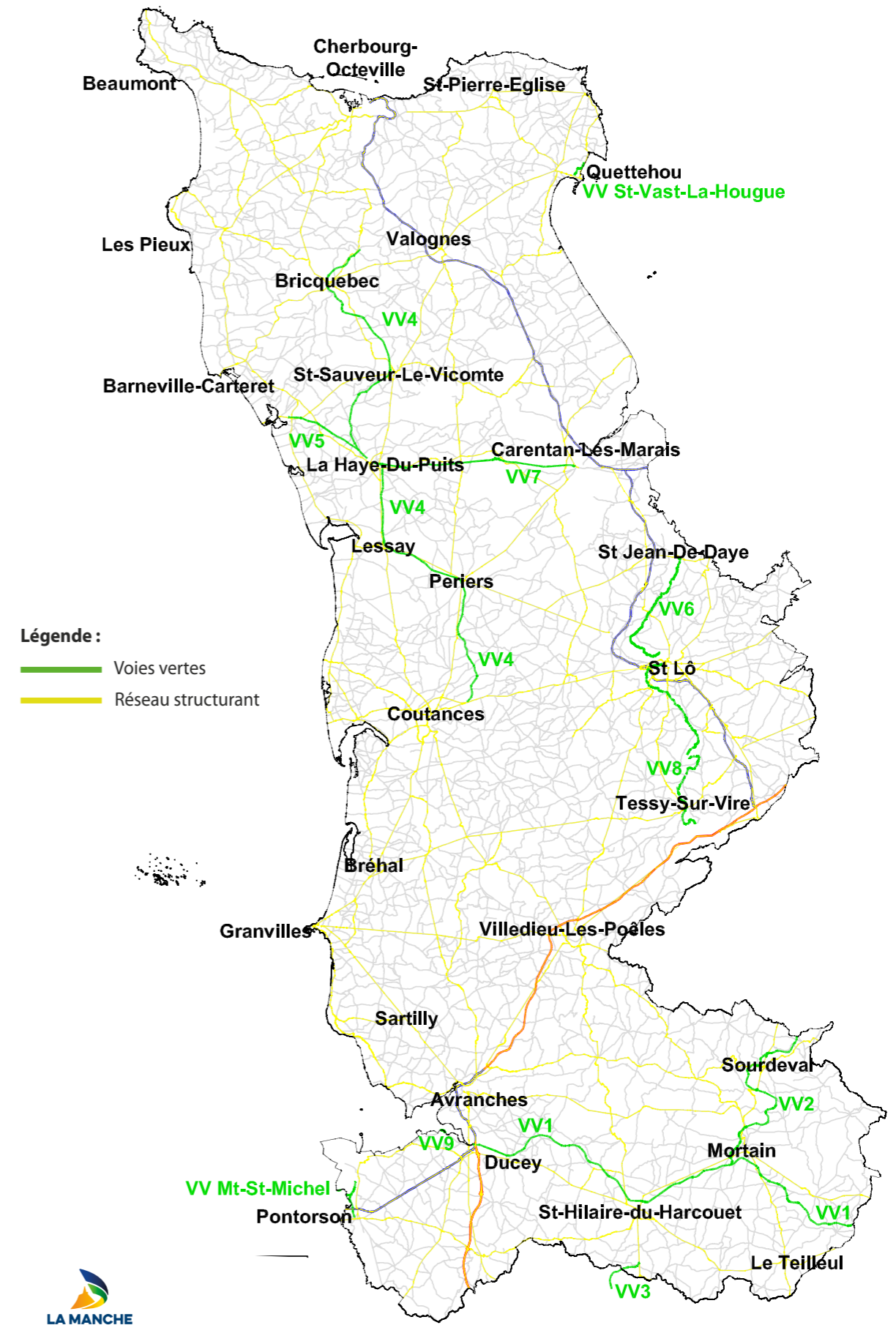
Route	Origine	Extrémité	Longueur en km
VV1	Poilly	Saint-Cyr-du-Bailleul	51,102
VV2	Chaulieu	Romagny	25,337
VV3	Les Loges-Marchis	Les Loges-Marchis	2,138
VV4	Camberton	Rocheville	64,596
VV5	Bolleville	Portbail	8,658
VV6	Le Mesnil-Raoult	Airel	32,013
VV7	Carentan	La Haye-du-Puits	21,817
VV8	Pont-Farcy	Troisgots	14,645
VV9	Céaux	Céaux	0,629
VV Mont Saint Michel	Pontorson	Beauvoir	4,649
VV Saint-Vaast-la-Hougue	Saint-Vaast-la-Hougue	Saint-Vaast-la-Hougue	1,982

ANNEXE 2

CARTE DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL

ANNEXE 3

CARTE DU RÉSEAU DES VOIES VERTES



ANNEXE 4

LISTE DES ROUTES CLASSÉES À GRANDE CIRCULATION DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MANCHE

Décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation modifié par le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu le code de la route, notamment son article L. 110-3 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 121-1 et L. 123-1 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2213-1 et suivants et L. 3221-4 et suivants ;

Vu le décret n° 2005-1499 du 5 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau routier national ;

Vu le décret n° 2006-253 du 27 février 2006 relatif aux routes classées à grande circulation ;

Vu l'avis des collectivités territoriales et groupements concernés ;

Vu l'avis du groupe interministériel permanent de la sécurité routière en date du 5 mai 2008,

Décète :

Article 1

Les routes à grande circulation définies à l'article L. 110-3 du code de la route sont :

- a) Les routes nationales définies à l'article L. 123-1 du code de la voirie routière et mentionnées par le décret du 5 décembre 2005 susvisé ;
- b) Les routes dont la liste est annexée au présent décret ;
- c) Les bretelles reliant entre elles soit deux sections de routes à grande circulation, soit une section de route à grande circulation et une autoroute. On entend par « bretelle » une voie assurant la liaison entre deux routes qui se croisent à des niveaux différents.

Article 2

Le décret du 13 décembre 1952 modifié portant nomenclature des routes à grande circulation est abrogé.

Article 3

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, le ministre de la défense et le secrétaire d'État chargé des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

En application de l'article 1^{er} - b du décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation modifié par le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 :

DÉPARTEMENT	ROUTE	ROUTE de début de section	COMMUNE de début de section	ROUTE de fin de section	COMMUNE de fin de section
50	D 900E3	D 900	AGNEAUX	D 972	AGNEAUX
50	D 901	D 401	AUDERVILLE	N 13	TOURLAVILLE
50	D 7	D 31	AVRANCHES	D 973	AVRANCHES
50	D 972	D 572	BERIGNY	N 174	SAINT-LÔ
50	D 56	N 13	BRIX	D 22	COUVILLE
50	D 974	N 174	CAVIGNY	N 174	SAINT-LÔ
50	D 40	D 43	CEAUX	Limite département 50 / 35	SACEY
50	D 43	N 175	CEAUX	D 40	CEAUX
50	Avenue de Cessart	D 901	CHERBOURG-OCTEVILLE	Place Napoléon	CHERBOURG-OCTEVILLE
50	D 650	Quai Alexandre III	CHERBOURG-OCTEVILLE	D 652	CREANCES
50	D 650	D 900	CHERBOURG-OCTEVILLE	D 652	CREANCES
50	Place Napoléon	Avenue de Cessart	CHERBOURG-OCTEVILLE	Quai de Caligny	CHERBOURG-OCTEVILLE
50	Quai de Caligny	Place Napoléon	CHERBOURG-OCTEVILLE	Quai Alexandre III	CHERBOURG-OCTEVILLE
50	D 53	N 174	CONDÉ-SUR-VIRE	D 974	SAINT-AMAND
50	D 44	D 971	COUTANCES	D 971E3	COUTANCES
50	D 971	D 972	COUTANCES	D 973	SAINT-PAIR-SUR-MER
50	D 972	D 971	COUTANCES	D 900E3	AGNEAUX
50	D 652	D 650	CREANCES	D 900	LESSAY
50	D 23	Extrémité	FLAMANVILLE	D 650	LES PIEUX
50	D 901	D 611	GONNEVILLE	D 901	TOURLAVILLE
50	D 975	Limite département 50 / 14	GOUVETS	D 911	PONTS
50	D 973	D 924	GRANVILLE	A 84	PONTS
50	D 974	D 975	GUILBERVILLE	N 174	SAINT-LÔ
50	D 975	Limite département 50 / 14	GUILBERVILLE	Limite département 50 / 14	BEUVRIGNY
50	D 77	D 900	HEBECREYON	D 972	SAINT-GILLES
50	D 89	D 900	AMIGNY	D 377E1	AMIGNY
50	D 4	D 650	LES PIEUX	D 23	LES PIEUX
50	D 2	D 900	LESSAY	D 971	COUTANCES
50	D 352	D 900	MARTINVEST	D 119	MARTINVEST
50	D 900	D 352	MARTINVEST	D 650	CHERBOURG-OCTEVILLE
50	D 911	D 911E	PONTS	D 975	PONTS
50	D 22	D 901	SAINTE-CROIX-HAGUE	D 56	COUVILLE
50	D 900	D 2	SAINT-SAUVEUR-LE-VICOMTE	D 2	LESSAY
50	D 2	N 13	VALOGNES	D 900	SAINT-SAUVEUR-LE-VICOMTE
50	D 976	Limite département 50 / 61	LE TEILLEUL	D 43	PONTAUBAULT
50	D 999	D 972	SAINT-LÔ	D 972	SAINT-LÔ
50	D 56E1	N 13	BRIX	D 56	BRIX
50	D 911E	D 911	PONTS	D 7E1	PONTS
50	D 7E1	N 175	PONTS	D 31	AVRANCHES
50	D 998	D 30	SAINT-JAMES	D 976	PONTAUBAULT
50	D 13	D 999	VILLEBAUDON	D 53	CONDÉ-SUR-VIRE
50	D 971	D 972	COUTANCES	N 13	CARENTAN
50	D 999	A 84	LA COLOMBE	D 13	VILLEBAUDON
50	D 999	A 84	LA COLOMBE	D 47	MARTIGNY
50	D 47	D 999	MARTIGNY	D 85	ISIGNY-LE-BUAT
50	D 85	D 47	ISIGNY-LE-BUAT	D 976	ISIGNY-LE-BUAT

ANNEXE 5

CARTE DES ROUTES CLASSÉES À GRANDE CIRCULATION DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MANCHE



ANNEXE 6

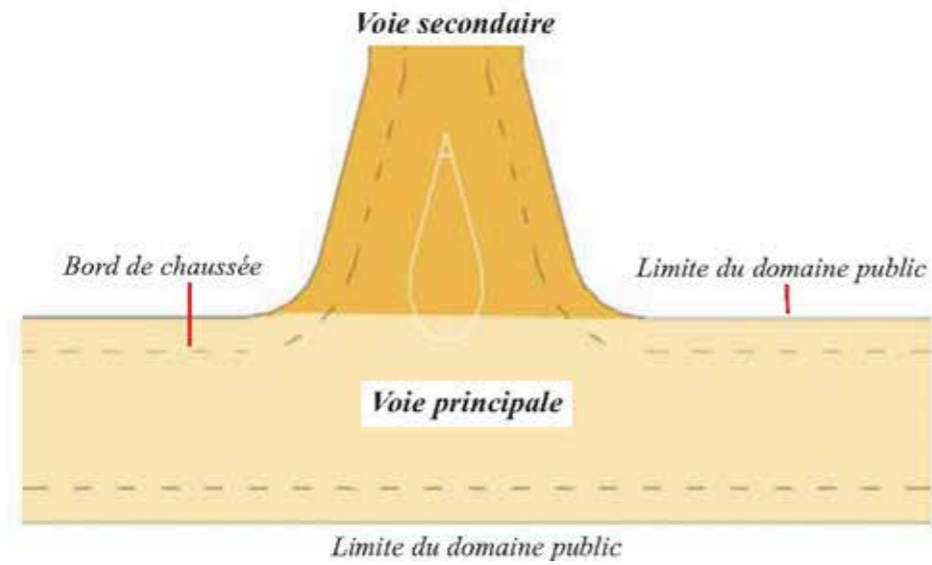
RÉSEAUX SOUTERRAINS : DISTANCES MINIMALES D'ÉCARTEMENT À RESPECTER ENTRE CANALISATIONS DE NATURE DIFFÉRENTE (NORME NFP 98-332)

	ASSAINISSEMENT	EAU POTABLE	ÉLECTRICITÉ	GAZ
EAU POTABLE	0,2 m			
ÉLECTRICITÉ	0,2 m	0,2 m		
GAZ	0,2 m	0,5 m	0,5 m	
TÉLÉPHONE	0,4 m	0,4 m	0,3 m	0,5 m

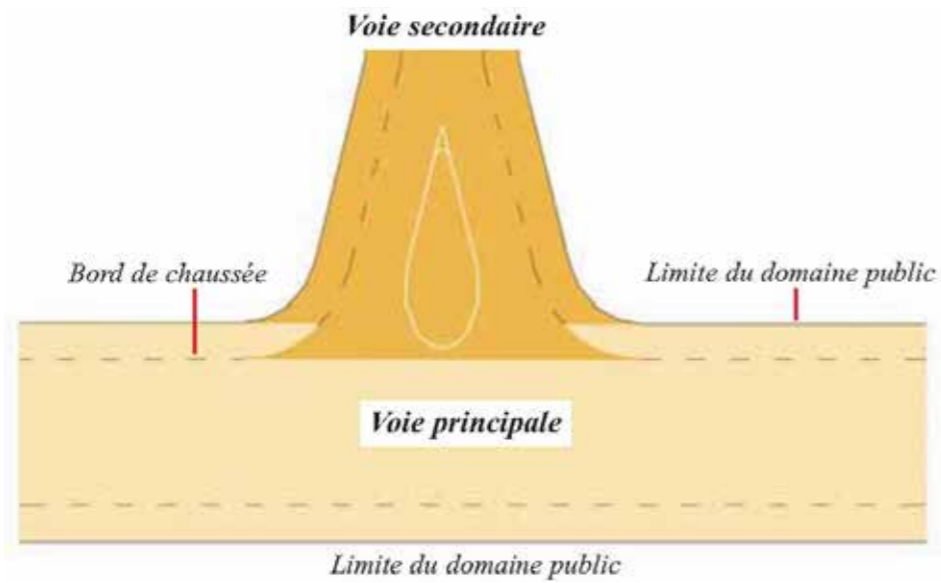
ANNEXE 7

LIMITES DE GESTION ET DE DOMANIALITÉ ENTRE UNE ROUTE DÉPARTEMENTALE ET D'AUTRES VOIES

Carrefour en T : limites de domanialité

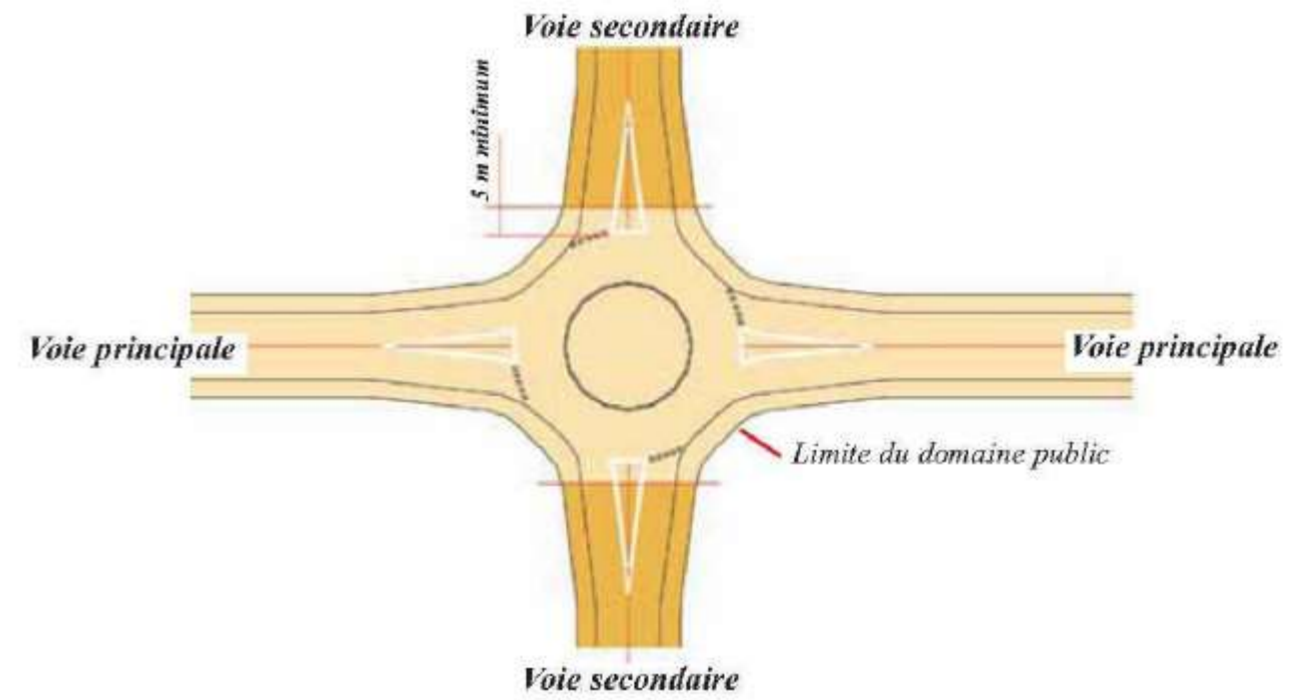


Carrefour en T : limites de gestion et d'entretien

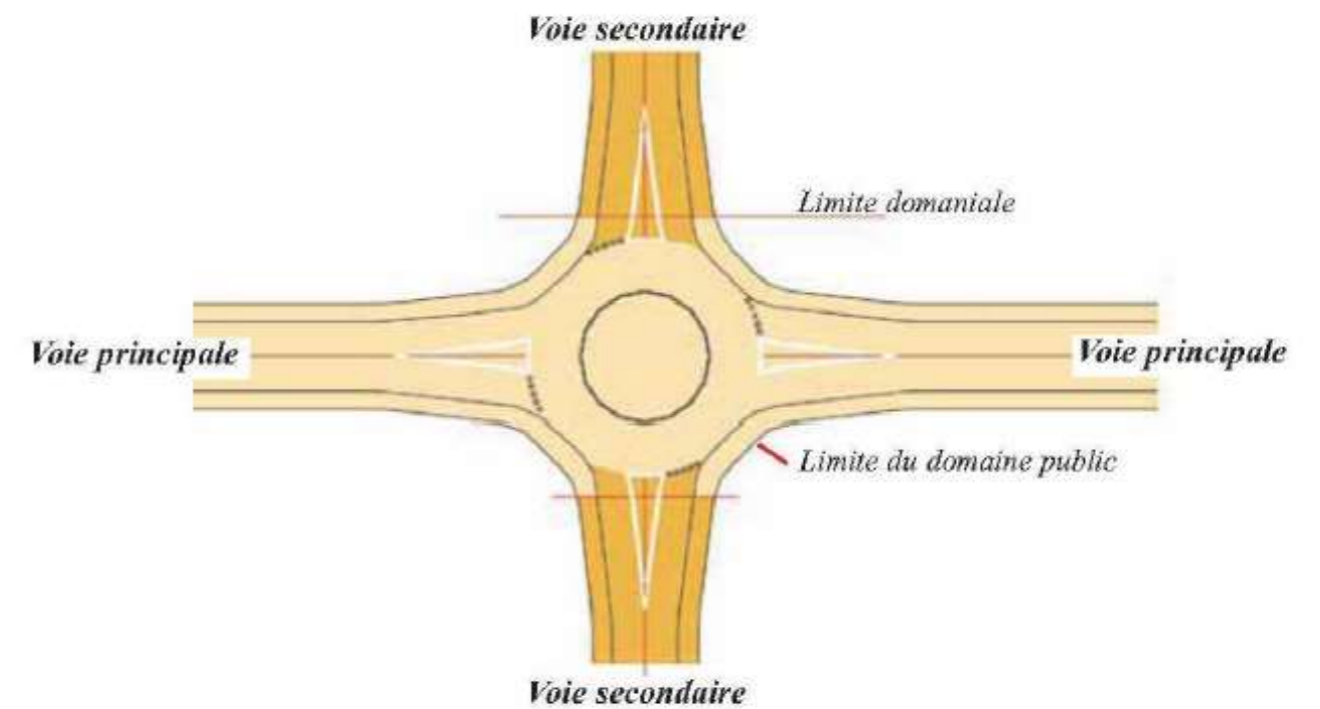


Une convention détaille la répartition des équipements et leurs modalités d'entretien.

Carrefour giratoire : limites de domanialité

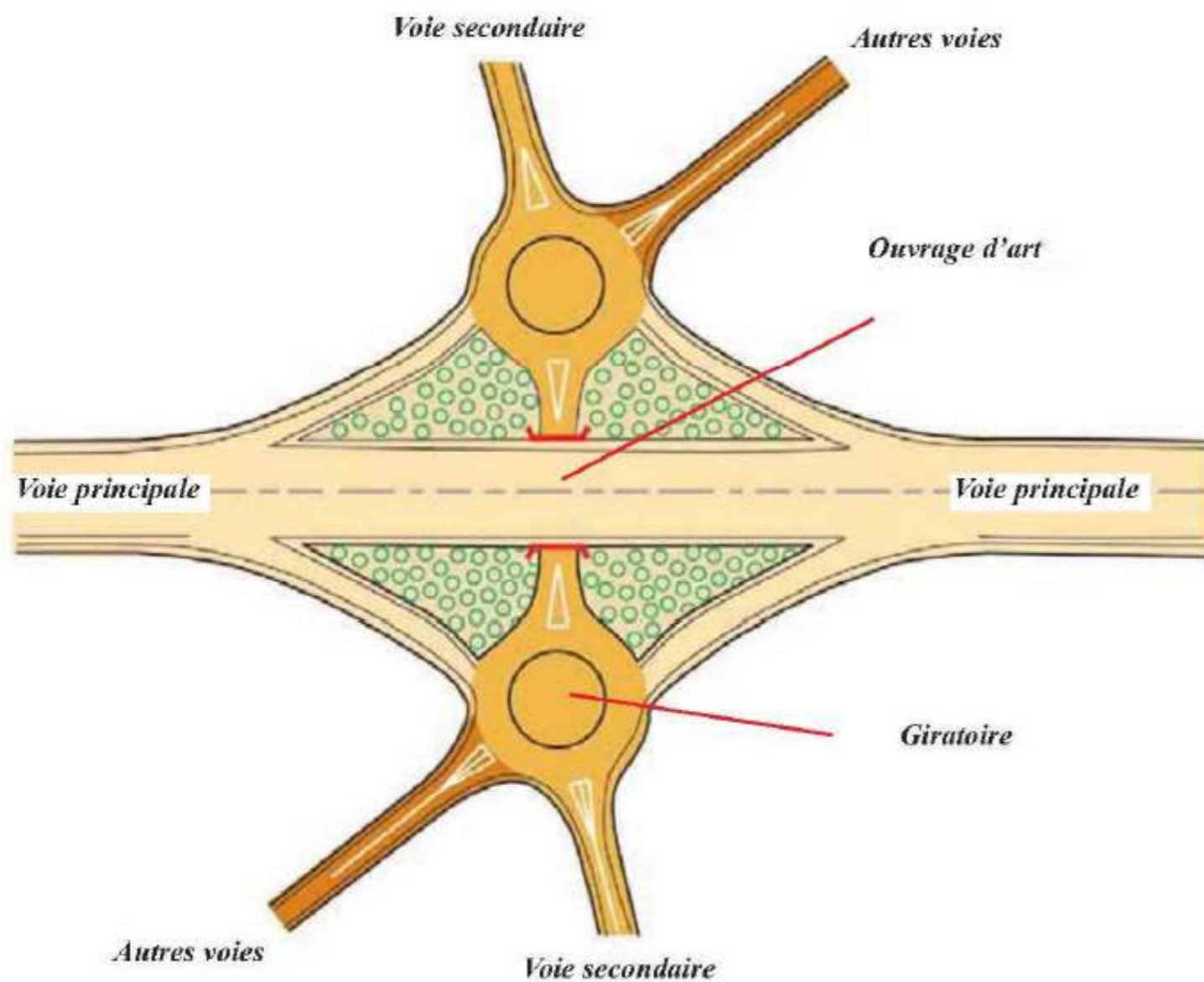


Carrefour giratoire : limites de gestion et d'entretien



Une convention détaille la répartition des équipements et leurs modalités d'entretien.

Carrefour dénivelé



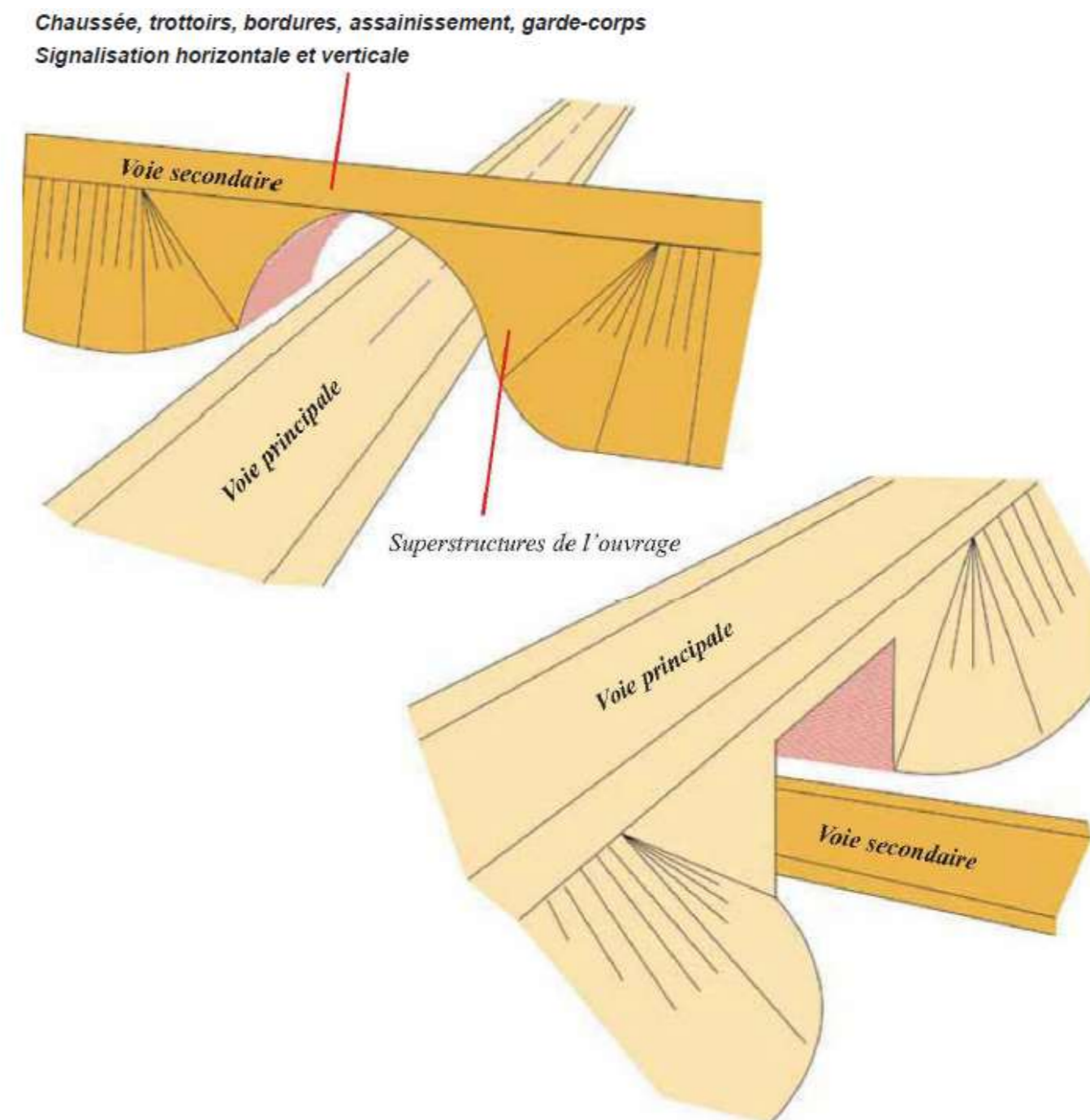
Voie principale = chaussée, dépendances, aménagements paysagers, ouvrage d'art et assainissement.

Voie secondaire = chaussée, dépendances, carrefour giratoire et assainissement.

Autres voies = chaussée, dépendances et assainissement.

Une convention détaille la répartition des équipements et leurs modalités d'entretien.

Ouvrages d'art routiers : limites de gestion, de domanialité et d'entretien



Le pont appartient à la voie portée sauf conventions spécifiques.

Pour les voies ferrées et les autoroutes concédées, se reporter aux conventions spécifiques en fonction des différents cas de figure (voie ferrée en service ou retranchée, voie ferrée publique ou privée, pont-rail ou pont-route, franchissement existant au moment de la création de la voie ferrée ou nouveau franchissement, nouvelle LGV, etc ...)

Une convention détaille la répartition des équipements et leurs modalités d'entretien.

ANNEXE 8

MARGES DE REcul ET ACCÈS

► MARGES DE REcul :

Article 6 du règlement de PLU : implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Principes généraux pouvant être adaptés au cas par cas, selon le site d'implantation, la nature des extensions urbaines et les consignes de sécurité.	RD d'intérêt local et cantonal	RD d'intérêt départemental et structurant	RD classée voie à grande circulation
Hors agglomération	15 m	35 m	75 m de part et d'autre de l'axe de la route, sauf étude spécifique, en application de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme

► ACCÈS :

Article 3 du règlement de PLU : desserte et accès aux voies ouvertes au public.

Les accès sur les routes départementales d'intérêt structurant hors agglomération sont interdits.

Lorsqu'une route classée à grande circulation est déviée en vue du contournement d'une agglomération, les propriétés riveraines n'ont pas d'accès direct à la déviation.

Tout terrain doit être desservi par un ou plusieurs accès répondant à l'importance et à la destination du programme qu'il accueille.

Les accès doivent être aménagés de manière à assurer notamment la sécurité de leurs utilisateurs et des usagers des voies publiques.

Le permis de construire peut être refusé ou subordonné à des dispositions spéciales si les accès présentent un risque pour la sécurité (débouchés dangereux, par exemple).

Les voies nouvelles, publiques ou privées, doivent avoir des caractéristiques dimensionnelles et techniques adaptées à leur destination et à l'importance de leur trafic. Elles doivent être aménagées de manière à assurer en toute sécurité le cheminement des piétons.

ANNEXE 9

MODALITÉS D'EXÉCUTION DES TRANCHÉES ET DES TRAVAUX DE RÉFECTION DES ROUTES DÉPARTEMENTALES RÉALISÉS PAR LES OCCUPANTS DU DOMAINE PUBLIC

Le présent règlement est établi en application de l'article R 131-11 code de la voirie routière.

► ARTICLE 1 : CHAMP D'APPLICATION

Ce règlement s'applique à l'installation et à l'entretien de tous types de réseaux divers et d'ouvrages annexes situés dans l'emprise des voies dont le Département est propriétaire.

Elles concernent de ce fait les travaux entrepris par ou pour le compte des personnes physiques ou morales, publiques ou privées suivantes :

- les affectataires,
- les permissionnaires,
- les concessionnaires,
- les occupants de droit,
- les privés.

La création d'une chambre, d'un regard de visite ou de manière générale de tout ouvrage établi pour assurer le fonctionnement ou l'entretien d'une conduite ou d'une canalisation est assimilée à l'ouverture d'une nouvelle tranchée et soumises aux mêmes règles que celle-ci.

► ARTICLE 2 : COMPOSITION DU DOSSIER DE DEMANDE

Le dossier comportera les pièces suivantes :

- une fiche descriptive des travaux précisant les noms des entreprises chargées de les réaliser ;
- un plan de situation des travaux permettant de les situer par rapport à un repère connu (carrefour, pont...);
- un plan d'exécution à une échelle appropriée (1/500 ou 1/1000) faisant apparaître l'implantation des ouvrages et le cas échéant, les ouvrages à une plus grande échelle ;
- un calendrier prévisionnel de réalisation ;
- un dossier d'exploitation du chantier qui présente les modalités prévues pour la gestion du trafic routier et le maintien des accès ; les contraintes prévisibles pour la sécurité et la pérennité de la circulation,
- le cas échéant, les noms et l'adresse du coordonnateur de sécurité ;
- le cas échéant, la demande des arrêtés de réglementation de la circulation (alternat, déviation etc.) ;
- la coupe des tranchées,
- la coupe type représentant le mode de superposition au droit des aqueducs et des ponts ;
- les modalités de remblaiement des fouilles (matériel, mode opératoire, contrôles) ;
- les modalités proposées pour la reconstitution des couches de roulement ;
- en cas de franchissement d'un pont, les sondages préalables effectués pour reconnaître l'épaisseur de la chaussée jusqu'à la structure de l'ouvrage ou les dispositions particulières pour accrocher le réseau à la structure et les modalités particulières aux abouts de pont.

Cas des télécommunications : la demande de l'opérateur de télécommunication devra comprendre les pièces énumérées à l'article R 20-47 du code des postes et télécommunications

► ARTICLE 3 : IMPLANTATION ET MODE DE RÉALISATION DES TRANCHÉES

Trafic : la classe de trafic définissant les contraintes de remblaiement des tranchées des routes impactées sera communiquée par les services techniques du Département

Localisation des tranchées longitudinales : les tranchées doivent être réalisées à l'endroit de la voie qui perturbe le moins sa gestion et celle des équipements de sécurité ou de signalisation déjà existants ou projetés par le Département.

Une bande de l'accotement située entre une distance de 1m et de 1,50 m du bord de la chaussée pourra être neutralisée par les services techniques du Département en vue de l'installation ultérieure de dispositifs de sécurité en particulier lorsque la hauteur du remblai est supérieure à quatre mètres.

En dehors des agglomérations, aucune canalisation ne pourra être placée dans les bordures de trottoir et les caniveaux exception faite des ouvrages d'art qui feront l'objet d'une étude spécifique au cas par cas.

Dans la mesure du possible, les tranchées longitudinales seront implantées dans les zones les moins sollicitées par ordre de priorité :

- **Priorité 1 : sous les espaces verts**, de préférence côté déblai. Au-delà d'une distance de 2 m mesurée à partir du bord de la chaussée, l'accotement est considéré comme un espace vert.
- **Priorité 2 : sous les accotements non pourvus de trottoirs, côté déblai à une distance de plus de 1 m du bord de la chaussée.**
- **Priorité 3 : sous les accotements non pourvus de trottoirs, côté déblai, dans une bande comprise entre le bord de la chaussée et 1m.**

Dans le cas d'un accotement étroit bordant un fossé, des dispositions techniques particulières pourront être demandées pour ne pas nuire à sa stabilité,

- **Priorité 4 : sous les accotements non pourvus de trottoirs côté remblai, dans une bande comprise entre le bord de la chaussée et 1m ou à plus de 1,50 m du bord de chaussée.** Le drainage de la tranchée sera obligatoire.
- **Priorité 5 : sous les trottoirs** si possible sur l'axe de ceux-ci.
- **Priorité 6 : sous chaussée dans l'axe de la voie de circulation mais dans tous les cas en dehors des bandes de passage des roues des véhicules pour les chaussées ayant une largeur supérieure à 5 m et à 1 m du bord de la chaussée pour autres RD. Les tranchées ne seront pas autorisées sur les chaussées neuves et celles dont le renouvellement a moins de 5 ans.**
- **Priorité 7 :** à défaut les autres implantations envisageables.

Si la section de chaussée concernée par les travaux comporte un ou plusieurs aqueducs, le demandeur devra décrire dans sa demande la technique proposée pour permettre le croisement de ses ouvrages et des aqueducs.

Implantation des ouvrages annexes : les chambres de tirage, les regards, les robinets, les vannes et tous les ouvrages annexes ne seront pas autorisés sous la chaussée, sauf impossibilité technique dûment constatée.

Procès-verbal contradictoire d'implantation : un procès-verbal contradictoire d'implantation pourra être dressé avant exécution de travaux dans l'emprise du domaine public à la demande des services techniques du Département.

Découpe du revêtement : les bords de la zone d'intervention effective doivent être préalablement entaillés de façon franche et rectiligne par tout moyen permettant d'éviter la détérioration du revêtement et du corps de chaussée en dehors de l'emprise de la fouille.

La totalité des matériaux liés constituant la couche de base et la couche de roulement de la chaussée seront sciés ou découpés.

Sur les routes départementales de classes T1 à T3 la découpe s'effectuera par sciage. Une deuxième découpe « de finition » de l'enrobé pourra être rendue nécessaire après remblaiement de la tranchée et avant exécution du revêtement, lorsque les bords de découpe ont été endommagés.

Sur les routes Départementales de classes T4 et T5 : la découpe s'effectuera dans les mêmes conditions que pour les RD de classes T1 à T3 lorsque le revêtement est un béton bitumineux. La découpe à la bêche pneumatique sera tolérée lorsque le revêtement est un enduit.

La découpe s'effectuera à une distance minimum de 10 centimètres de part et d'autre des parois verticales de la tranchée projetée.

Exécution de la fouille pour les canalisations traversant une chaussée : en dehors des cas où, en accord avec les services techniques du Département une déviation du trafic peut être mise en place localement sans porter atteinte à la sécurité et à la commodité des déplacements et à la desserte des riverains, les tranchées seront exécutées impérativement par demi-largeur de chaussée et sans interruption de la circulation. Les tranchées transversales sont interdites sur les réseaux structurant et départemental ainsi que sur les routes dont le trafic est supérieur à T2. Les techniques sans ouverture sont à privilégier (forage, fonçage).

Matériel : l'utilisation d'engins dont les chenilles ne seraient pas équipées de dispositifs de protection contre la dégradation du sol ne sera pas autorisée sur la chaussée. En ce qui concerne les trancheuses, l'utilisation de chenilles sera tolérée mais les dégâts éventuels seront intégralement réparés.

Étalement et blindage des fouilles : l'étalement ou le blindage de la tranchée pourra être exigé quelle que soit sa profondeur si la nature du terrain l'exige ou si les effets de la circulation ou des intempéries peuvent nuire à la stabilité des chaussées ou des terrains découpés.

Longueur maximale de tranchée ouverte : lorsque la circulation est maintenue sur la chaussée, sur ou à proximité de laquelle est ouverte une tranchée, la longueur maximale à ouvrir sera égale à celle que l'entreprise sera capable de refermer dans la même journée.

Des dérogations pourront être éventuellement accordées notamment lorsque plusieurs réseaux sont mis en souterrain en tranchée commune ou dans le cas de chantiers exceptionnels.

Dans les cas de la mise en œuvre de matériaux auto compactant ou nécessitant un temps de séchage, un alternat par feux pourra être maintenu de jour comme de nuit par le demandeur et à ses frais. La tranchée sera refermée et revêtue et remise sous circulation les fins de semaine et les jours fériés.

Aucune tranchée ne pourra rester ouverte en dehors des horaires normaux de travail sans que des dispositions particulières aient été prévues et acceptées préalablement. Les fins de semaine et les jours fériés, les tranchées seront comblées et la chaussée sera reconstituée provisoirement afin de rendre à la circulation normale toute la largeur de la chaussée.

Fourreaux ou gaines de traversées : la mise en place d'une gaine ou d'un fourreau pourra être exigée aux traversées de chaussée par une canalisation ou un câble. Les alvéoles spécifiques aux télécommunications sont considérées comme de tels fourreaux.

La construction d'une chambre ou d'un regard ou de dispositifs de sectionnement de part et d'autre de la chaussée pourra également être imposée lorsque la canalisation enterrée est susceptible d'être remplacée.

Élimination des eaux d'infiltration : dans toutes les chaussées en pente et dans toutes les tranchées établies dans l'accotement coté remblai, il sera prévu au minimum un exutoire par tronçon de 100 m de tranchée afin d'éliminer l'eau que cette tranchée est susceptible de drainer.

Quelle que soit la pente de la chaussée et lorsque celle-ci est située dans un secteur géologiquement sensible, la création d'exutoires complémentaires pourra être exigée. De plus, dans ces secteurs sensibles et notamment lorsque les venues d'eau sont importantes il pourra être prescrit la mise en place de drains longitudinaux.

Remblayage : il est interdit d'abandonner, dans les fouilles, des corps métalliques, chutes de tuyaux, morceaux de bouche à clé, afin de ne pas perturber une éventuelle détection magnétique ultérieure.

L'utilisation des matériaux extraits ne sera autorisée que dans les cas suivants :

- Sous les espaces verts,
- Sous les accotements lorsque la tranchée se situe à une distance de plus de 2 m du bord de chaussée des routes départementales de classes T1 à T3 et à plus de 1m pour les autres routes.

Les matériaux utilisés en remblai seront conformes à ceux présentés dans les structures de tranchées type présentées en **annexe 1** du présent règlement. Des matériaux équivalents ou des produits de recyclage pourront être utilisés sur présentation de justifications et après accord des services techniques du Département.

Cas particulier des tranchées étroites : l'utilisation des matériaux auto compactants sera autorisée pour le remblaiement des tranchées étroites sous chaussée ou sous trottoirs sous réserve :

- des capacités d'essorage du matériau encaissant,
- des contraintes pour la restitution de la voie à la circulation,
- de la localisation de la tranchée et de ses conséquences sur le drainage du corps de chaussée,
- de la reconstitution de la couche de base et de la couche de roulement ou du revêtement du trottoir à l'identique (pas de remblayage en matériaux auto compactants jusqu'à la couche de roulement).

L'implantation sous chaussée est autorisée uniquement sur le réseau local et cantonal.

Cas particulier de techniques innovantes telles que les micro-tranchées : des dérogations pourront être données en vue de l'utilisation de techniques innovantes sur proposition du demandeur et sous réserve de leur compatibilité avec la conservation et l'entretien du domaine public routier. La technique des micro-tranchées sera autorisée en cas de présence de réseau ne permettant pas des fouilles aux profondeurs classiques et si la faible profondeur n'empêche pas le renouvellement de la chaussée.

Opérations de contrôle du compactage : le contrôle du compactage sera exécuté par l'intervenant.

Le Département se réserve le droit de faire exécuter des contrôles contradictoires.

L'intervenant informera les services techniques du Département, des dates des essais et contrôles pour leur permettre éventuellement d'y assister ou de réaliser leurs propres contrôles.

Réfection de la chaussée et des dépendances : la réfection définitive immédiate de la chaussée est la méthode retenue par le Département de la Manche.

Cependant, une réfection provisoire suivie d'une réception définitive dans un délai inférieur à un an pourra être autorisée pour des raisons techniques, sur demande motivée de l'intervenant.

Les travaux de réfection définitive ou provisoire sont réalisés par l'intervenant.

Si une signalisation subsiste entre la réfection provisoire et la réception définitive, sa pose ainsi que sa maintenance seront effectuées par l'intervenant et à sa charge. Des prescriptions particulières pourront être imposées au permissionnaire pendant cette période en vue de limiter les risques pour les usagers de la route.

Reconstitution des surfaces pour chaussées, trottoirs et espaces verts : les structures à reconstituer à l'identique sont celles présentées dans les schémas des structures de tranchées-types de l'annexe n° 1.

Si la signalisation d'axe, de rive ou des marquages spéciaux sont endommagés, ils seront reconstitués à l'identique. Le produit utilisé devra recevoir l'accord des services techniques du Département.

► ARTICLE 4 : PASSAGES SUR OUVRAGES D'ART

Lorsque la canalisation doit franchir un pont, un ponceau ou un aqueduc ou lorsqu'elle est située sur un mur de soutènement ou à proximité de celui-ci, le demandeur devra produire une étude spécifique qui précise les modalités de franchissement en fonction de la nature de l'ouvrage.

Lorsque des réservations sont disponibles, elles seront obligatoirement utilisées.

La canalisation ne devra en aucun cas :

- réduire la résistance de l'ouvrage,
- entraîner un surcoût pour les opérations d'entretien et de réparation de l'ouvrage,
- réduire la capacité d'écoulement des eaux sur ou sous l'ouvrage,
- réduire la capacité de trafic sur l'ouvrage.

Des prescriptions complémentaires pourront être demandées en fonction de la nature et de la fonction de l'ouvrage

► ARTICLE 5 : RECEPTION DES TRAVAUX

L'intervenant informera les services techniques du Département de l'achèvement des travaux et demandera par écrit la réception définitive ou provisoire de ceux-ci.

En cas de réception provisoire, la demande de réception définitive est effectuée sur demande écrite de l'intervenant dans un délai maximum d'un an après la date de réception provisoire.

La réception définitive du chantier est prononcée par l'établissement d'un procès-verbal de réception. Les services techniques du Département peuvent imposer une visite contradictoire du chantier.

L'original du procès-verbal est conservé par les services techniques du Département.

Le procès-verbal de réception mentionne notamment la situation du chantier, les dates d'ouverture et d'achèvement, la position et la largeur de la tranchée, les résultats des mesures de déformations constatées.

À l'exception de la réception des chantiers réalisés sur des ouvrages d'art qui ne sera jamais tacite, la réception définitive est acquise tacitement si les services techniques du Département n'ont donné aucune suite ou n'ont transmis aucun courrier ou pièce administrative dans un délai de deux mois à la suite de la date de réception de la demande écrite de l'intervenant.

Sauf dispositions particulières indiquées dans l'autorisation ou l'accord de voirie, les critères de qualité retenus pour prononcer la réception définitive seront les suivants :

• Pour les tranchées sous chaussée :

- 1) l'absence de déformation supérieure à un centimètre mesuré transversalement par rapport au niveau de la partie de chaussée non modifiée,
- 2) l'absence de dégradations sur la couche de surface. Si la couche de surface est un enduit superficiel d'usure, il sera fait application de la norme NF P 98 160.

• Pour les tranchées sous accotements revêtus :

L'absence de déformation supérieure à deux centimètres mesurée transversalement par rapport au niveau de la partie de l'accotement non modifiée,

• Pour les tranchées sous accotements non-revêtus :

L'absence de déformation supérieure à cinq centimètres mesurée transversalement par rapport au niveau de la partie de l'accotement non modifiée,

• Pour les tranchées sous espaces verts :

L'absence de déformation supérieure à huit centimètres mesurée transversalement par rapport au niveau du terrain non modifié.

Sur demande des services techniques du Département l'intervenant devra fournir les résultats des contrôles qu'il a effectués. Dans le cas où toutes les phases normales de contrôle n'auraient pas été assurées, le Département se réserve le droit de procéder à des investigations complémentaires faites par un laboratoire de son choix et rémunéré directement par lui.

Les services techniques du Département pourront également procéder à la vérification des ouvrages. L'intervenant sera tenu d'effectuer toutes les opérations de réouverture des tranchées et de mise à disposition des ouvrages qui seront à sa charge ainsi que la remise en état des lieux.

► ARTICLE 6 : DÉLAI DE GARANTIE – RESPONSABILITÉ DE L'OCCUPANT

Le délai de garantie d'une durée d'un an commence à courir à partir de la date de réception définitive des travaux par les services techniques du Département quelle fasse l'objet d'un acte administratif ou d'une acquisition tacite.

En matière de réfection de chaussée, la responsabilité de l'intervenant est dérogée après expiration du délai de garantie de 1 an suivant la réception définitive sauf en cas de malfaçon ou de vice caché.

En cas de déformation supérieure à un centimètre mesuré transversalement par rapport au niveau de la partie de chaussée non modifiée, la technique de réparation sera la suivante :

Routes de classes T1 à T3 : Fraisage ou enlèvement d'une épaisseur de six centimètres et réalisation d'un béton bitumineux semi grenu (0/10) sur la totalité de la largeur de la tranchée qui présente une non-conformité.

Autres routes (T4 et T5) : Reprofilage à l'enrobé et enduit bi couche sur la totalité de la largeur de la tranchée qui présente une non-conformité.

Tant que la réception définitive n'est pas prononcée ou acquise tacitement puis pendant le délai de garantie, l'intervenant doit assurer à ses frais l'entretien de la chaussée reconstituée.

Il sera tenu de procéder aux réparations immédiatement après la mise en demeure du Département.

Lorsque la déformation d'une tranchée exécutée sous une chaussée est supérieure à trois centimètres, cette valeur étant mesurée transversalement par rapport au niveau de la partie de chaussée non modifiée, l'intervenant devra exécuter les réparations dans un délai de cinq jours ouvrables.

Dans les autres cas la lettre de mise en demeure précisera le délai de réparation.

Lorsque les travaux de réfection ne sont pas entrepris dans le délai fixé par la mise en demeure, il y sera procédé d'office, au frais du permissionnaire.

En cas d'urgence nécessaire pour le maintien de la sécurité routière, le Département se réserve le droit d'exécuter sans délai et sans mise en demeure préalable et aux frais du pétitionnaire, les travaux qu'il jugera utile au maintien de la sécurité routière.

► ARTICLE 7 : RÉCOLEMENT DES OUVRAGES

Dans le cas où les ouvrages de l'occupant seraient réalisés dans les emprises d'un ouvrage d'art de la voirie départementale, lors de la réception des travaux, les services techniques du Département devront être mis en possession des plans de récolement des canalisations ainsi que des dessins des ouvrages principaux exécutés sur le domaine public.

Ils indiqueront l'emplacement des divers repères fixes qui auront été installés pour permettre de localiser les ouvrages et les canalisations.

Faute par l'intervenant de fournir les plans et dessins de ses ouvrages, la réception des travaux ne sera pas prononcée et sera différée jusqu'à leur production et l'intervenant ne pourra éluder l'entière responsabilité des accidents susceptibles d'être provoqués du fait de cette négligence par l'exécution de travaux au voisinage des dits ouvrages.

Dans les autres cas, les occupants du domaine public, quel que soit leur statut, devront tenir à la disposition éventuelle des services techniques du Département tous les plans de récolement des travaux mais sont dispensés de la fournir lors de la réception des travaux.

ANNEXE 10

RÉPARTITION DES POUVOIRS DE POLICE

1 - AUTORITÉS COMPÉTENTES EN MATIÈRE DE POLICE DE LA CIRCULATION :

► A – EN AGGLOMÉRATION - Répartition des compétences sur les routes départementales classées « route à grande circulation » :

TYPE DE ROUTE DÉPARTEMENTALE	POUVOIR DE POLICE	AUTORITÉ COMPÉTENTE	FONDEMENT JURIDIQUE
EN AGGLOMÉRATION			
ROUTE DÉPARTEMENTALE CLASSÉE ROUTE À GRANDE CIRCULATION	Police de la circulation	Maire + avis du préfet	Articles L411-1, R411-1, R411-5 et R411-8 du code de la route et L2213-1 à L2213-6 et R2213-1 du code départemental des collectivités territoriales
	Limites d'agglomération	Maire	Articles R110-2 et R411-2 du code de la route
	Passage des ponts	Préfet ou maire en cas d'urgence ou de péril imminent	Article R422-4 du code de la route
	Relèvement du seuil de vitesse (70 km/h)	Maire + consultation du président du conseil départemental + avis conforme du préfet	Article R413-3 du code de la route
	Périmètre des zones 30 km/h	Maire + consultation du président du conseil départemental + avis conforme du préfet	Article R411-4 du code de la route
	Établissement de barrières de dégel	Président du conseil départemental ou préfet en cas de carence de ce dernier ou pour assurer le bon ordre et la sécurité publique	Articles R411-20, R411-5 et R411-8 du code de la route

Définitions :

Agglomération : selon l'article R110-2 du code de la route, il s'agit d'un « espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ».

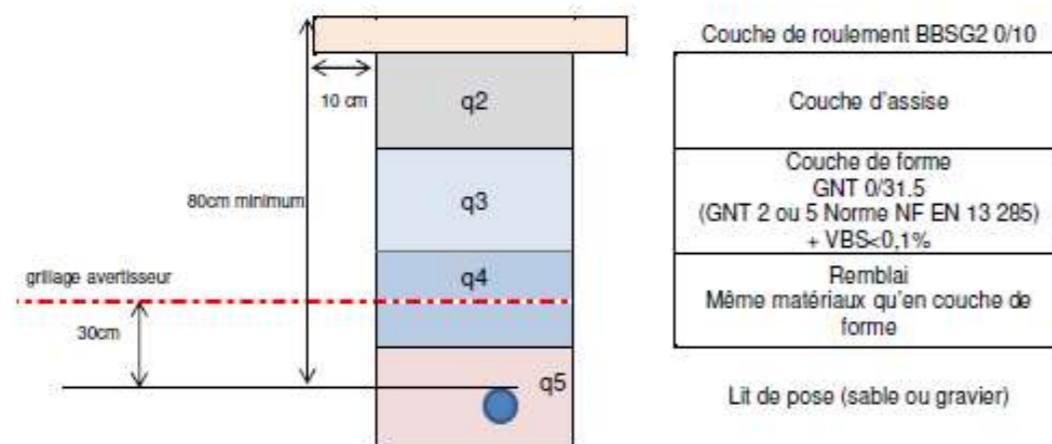
Route à grande circulation : selon l'article L110-3 du code de la route, « les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies ».

	Classe de trafic	T5	T4	T3-	T3+	T2	T1
	Limite supérieure trafic PL/J/sens	25	50	85	150	300	750
Roulement	Épaisseur de la couche de roulement en BBSG classe 2 0/10 (en cm)	5	5	6	7	6	6
Assise	Épaisseur de GB classe 3 (en cm)	-	-	13	14	Base : 9 Fondation: 10	Base : 11 Fondation: 12
	OU	-	-	OU			
	Épaisseur de béton auto-compactant, réexcavable et non essorable (en cm)	-	-	20	25	30	40
	Épaisseur de GNT 0/31.5 en q2 (en cm) (GNT 2 ou 5 norme NF EN 13285 + VBS <0.1%)	20	25	-	-	-	-
Couche de forme	Épaisseur de GNT en q3 (en cm)	30	30	30	30	40	50
Remblai	Épaisseur de GNT en q4	Épaisseur nécessaire jusqu'à l'enrobage					
	Lit de pose en q5	Épaisseur à adapter à l'ouvrage					

► ARTICLE 8 : PIQUETAGE DES OUVRAGES

En l'absence de repérage permanent ou de plan de récolement suffisamment précis, lorsque les contraintes techniques relatives à des travaux projetés dans l'intérêt du domaine public occupé et conforme à sa destination, nécessitent de connaître avec précision la position des ouvrages, le Département, conformément au décret et aux textes en vigueur (décret 91-1147 du 14 octobre 1991 en vigueur à la date de l'approbation du règlement de voirie) pourra demander à l'occupant d'indiquer sur le sol l'emplacement de ses ouvrages.

COUPES TYPE POUR REMBLAYAGE DE TRANCHÉES



► **B – EN AGGLOMÉRATION - Répartition des compétences sur les routes départementales non classées « route à grande circulation » :**

TYPE DE ROUTE DÉPARTEMENTALE	POUVOIR DE POLICE	AUTORITÉ COMPÉTENTE	FONDEMENT JURIDIQUE
EN AGGLOMÉRATION			
ROUTE DÉPARTEMENTALE NON CLASSÉE ROUTE À GRANDE CIRCULATION	Police de la circulation	Maire	Articles L411-1, R411-5 et R411-8 du code de la route et L2213-1 à L2213-6 du code général des collectivités territoriales
	Limites d'agglomération	Maire	Articles R110-2 et R411-2 du code de la route
	Passage des ponts	Président du conseil départemental ou maire en cas d'urgence ou de péril imminent	Article R422-4 du code de la route
	Relèvement du seuil de vitesse (70 km/h)	Maire + consultation du président du conseil départemental	Article R413-3 du code de la route
	Périmètre des zones 30 km/h	Maire + consultation du président du conseil départemental	Article R411-4 du code de la route
	Établissement de barrières de dégel	Président du conseil départemental ou préfet en cas de carence de ce dernier ou pour assurer le bon ordre et la sécurité publique	Articles R411-20, R411-5 et R411-8 du code de la route

► **C – HORS AGGLOMÉRATION - Répartition des compétences sur les routes départementales :**

TYPE DE ROUTE DÉPARTEMENTALE	POUVOIR DE POLICE	AUTORITÉ COMPÉTENTE	FONDEMENT JURIDIQUE
HORS EN AGGLOMÉRATION			
ROUTE DÉPARTEMENTALE CLASSÉE ROUTE À GRANDE CIRCULATION	Police de la circulation	Président du conseil départemental + avis du préfet	Articles L411-3, R411-1, R411-5 et R411-8 du code de la route et L3221-4 et L3221-5 du code général des collectivités territoriales
	Passage des ponts	Préfet ou maire en cas d'urgence ou de péril imminent	Articles R422-4 du code de la route
	Établissement de barrières de dégel	Président du conseil départemental ou préfet en cas de carence de ce dernier ou pour assurer le bon ordre et la sécurité publique	Article R411-20, R411-5 et R411-8 du code de la route
ROUTE DÉPARTEMENTALE NON CLASSÉE ROUTE À GRANDE CIRCULATION	Police de la circulation	Président du conseil départemental	Articles L411-3, R411-5 et R411-8 du code de la route et L3221-4 et L3221-5 du code général des collectivités territoriales
	Passage des ponts	Président du conseil départemental ou maire en cas d'urgence ou de péril imminent	Articles R422-4 du code de la route
	Établissement de barrières de dégel	Président du conseil départemental ou préfet en cas de carence de ce dernier ou pour assurer le bon ordre et la sécurité publique	Article R411-20, R411-5 et R411-8 du code de la route

2 - AUTORITÉS COMPÉTENTES EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION DES INTERSECTIONS ET PRIORITÉS DE PASSAGE

(articles R411-7, R415-5 et R415-8 du code de la route)

		VOIE NON PRIORITAIRE				
		ROUTE NATIONALE	ROUTE DÉPARTEMENTALE CLASSÉE ROUTE À GRANDE CIRCULATION	ROUTE DÉPARTEMENTALE NON CLASSÉE ROUTE À GRANDE CIRCULATION	VOIE COMMUNALE	
		EN AGGLOMÉRATION				
VOIE PRIORITAIRE	ROUTE NATIONALE	Préfet + maire (arrêté conjoint)	Préfet + maire (arrêté conjoint) + information du Président du conseil départemental	Préfet + maire (arrêté conjoint) + information du Président du conseil départemental	Préfet + maire (arrêté conjoint)	
	ROUTE DÉPARTEMENTALE CLASSÉE ROUTE À GRANDE CIRCULATION	Préfet + maire (arrêté conjoint) + information du Président du conseil départemental	Préfet + maire (arrêté conjoint) + information du Président du conseil départemental	Préfet + maire (arrêté conjoint) + information du Président du conseil départemental	Préfet + maire (arrêté conjoint) + information du Président du conseil départemental	
	ROUTE DÉPARTEMENTALE NON CLASSÉE ROUTE À GRANDE CIRCULATION	Préfet + maire (arrêté conjoint) + information du Président du conseil départemental	Préfet + maire (arrêté conjoint) + information du Président du conseil départemental	Maire + information du Président du conseil départemental	Maire + information du Président du conseil départemental	
	VOIE COMMUNALE	Préfet + maire (arrêté conjoint)	Préfet + maire (arrêté conjoint) + information du Président du conseil départemental	Maire + information du Président du conseil départemental	Maire	
	HORS AGGLOMÉRATION					
	ROUTE NATIONALE	Préfet	Préfet + information du Président du conseil départemental	Préfet + Président du conseil départemental (arrêté conjoint)	Préfet + maire (arrêté conjoint)	
ROUTE DÉPARTEMENTALE CLASSÉE ROUTE À GRANDE CIRCULATION	Préfet + information du Président du conseil départemental	Préfet + information du Président du conseil départemental	Préfet + Président du conseil départemental (arrêté conjoint)	Préfet + maire (arrêté conjoint) + information du Président du conseil départemental		
ROUTE DÉPARTEMENTALE NON CLASSÉE ROUTE À GRANDE CIRCULATION	Préfet + Président du conseil départemental (arrêté conjoint)	Préfet + Président du conseil départemental (arrêté conjoint)	Président du conseil départemental	Président du conseil départemental + maire (arrêté conjoint)		
VOIE COMMUNALE	Préfet + maire (arrêté conjoint)	Préfet + maire (arrêté conjoint) + information du Président du conseil départemental	Président du conseil départemental + maire (arrêté conjoint)	Maire		

RÈGLEMENT DE VOIRIE DÉPARTEMENTALE



CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA MANCHE
DGA Développement et aménagement du territoire
Direction des agences techniques départementales
Service entretien et sécurité des routes

02 33

055 550

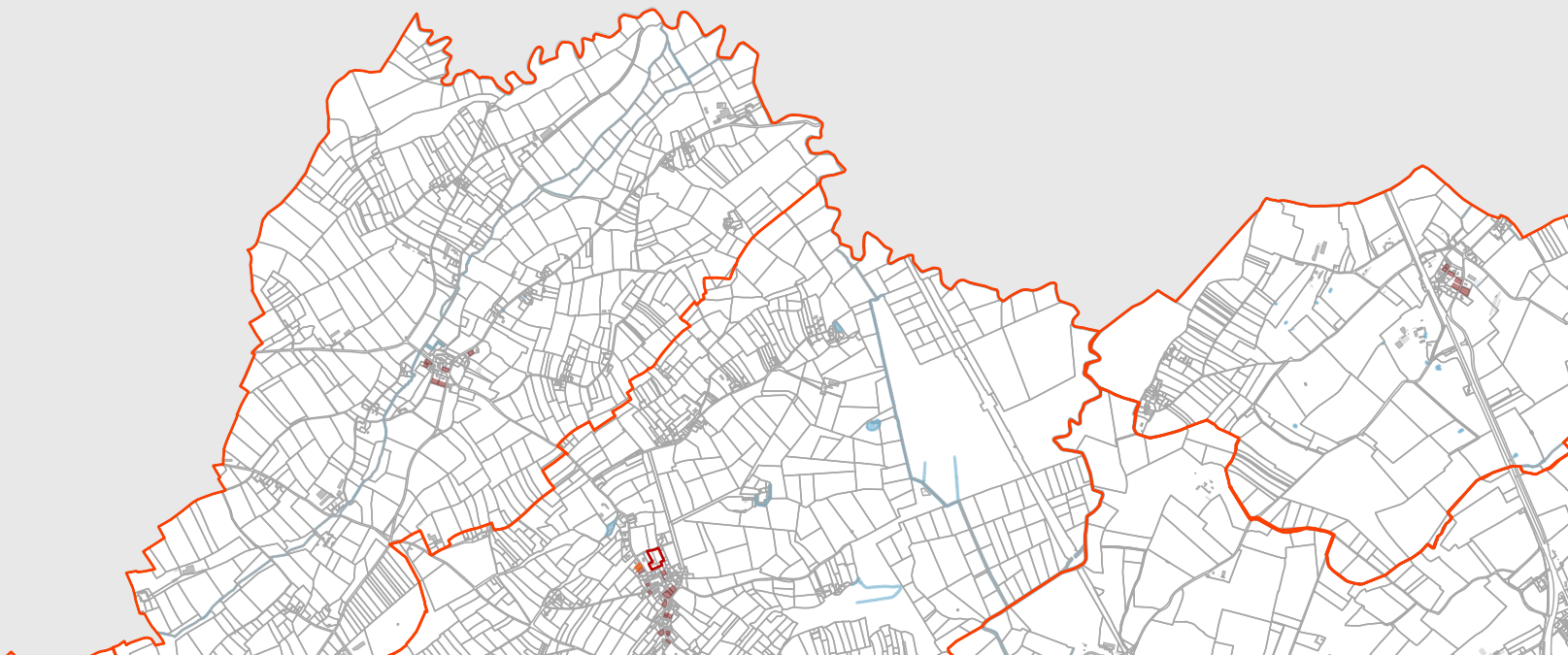


manche.fr

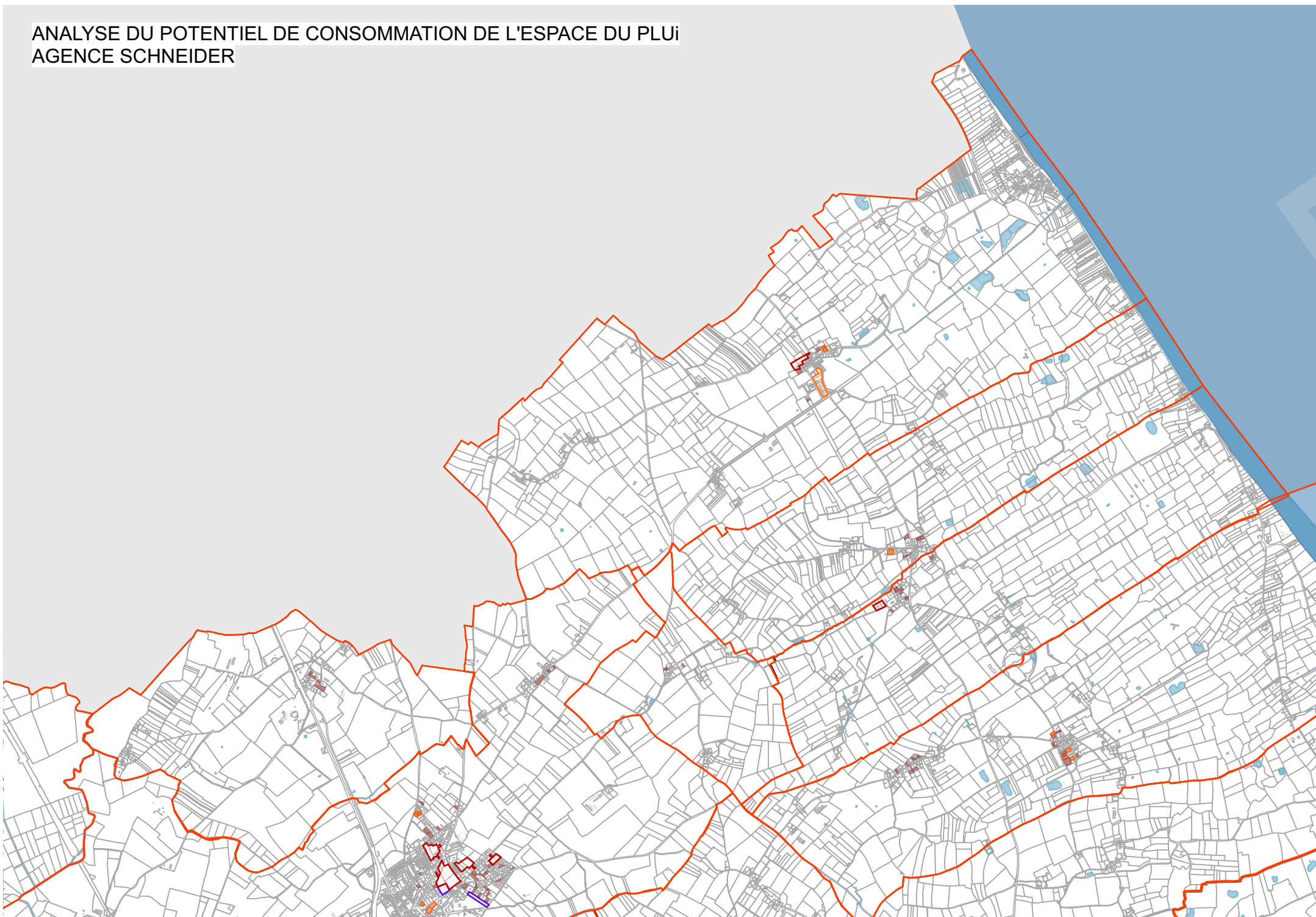


LA MANCHE
LE DÉPARTEMENT

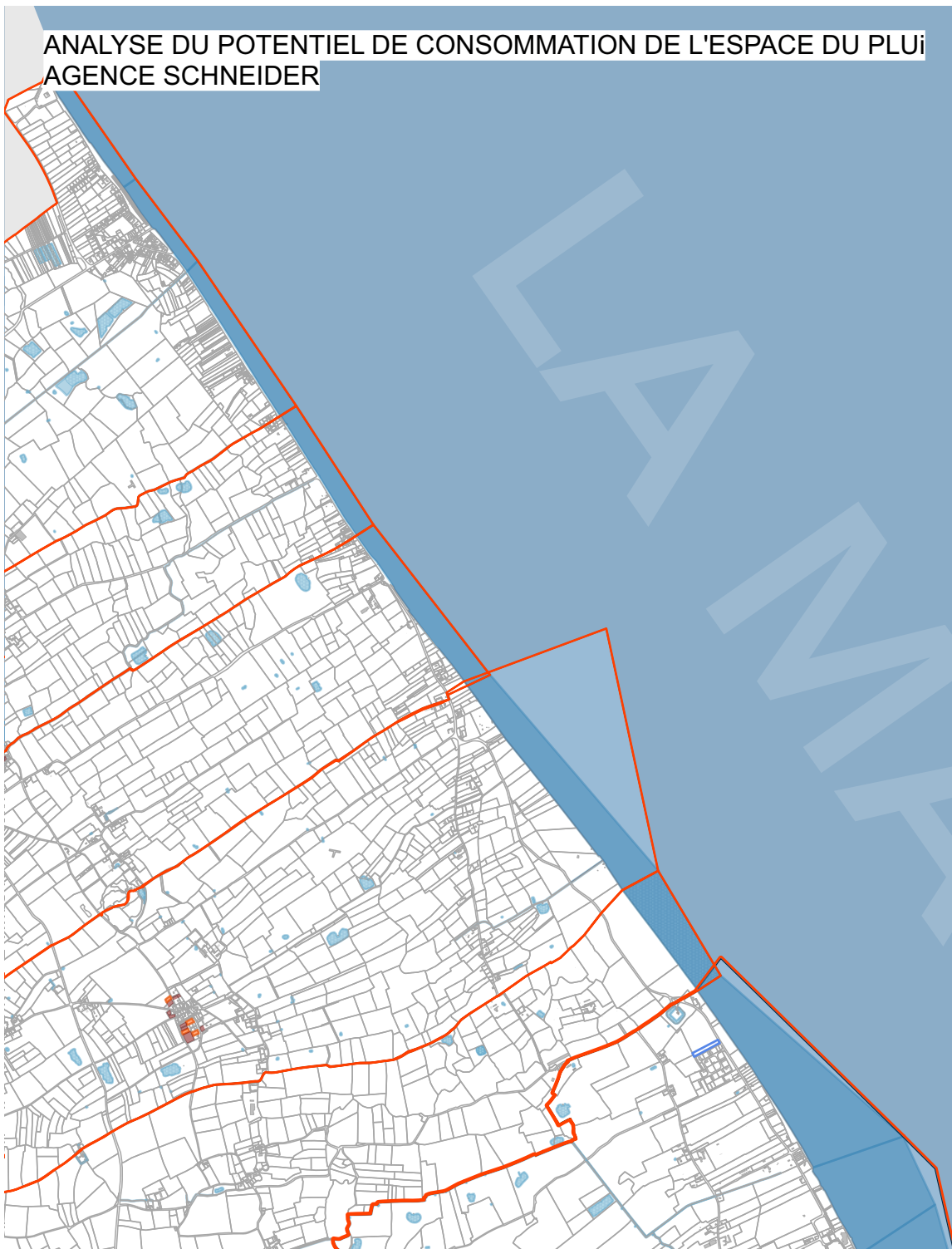
ANALYSE DU POTENTIEL DE CONSOMMATION DE L'ESPACE DU PLU;
AGENCE SCHNEIDER



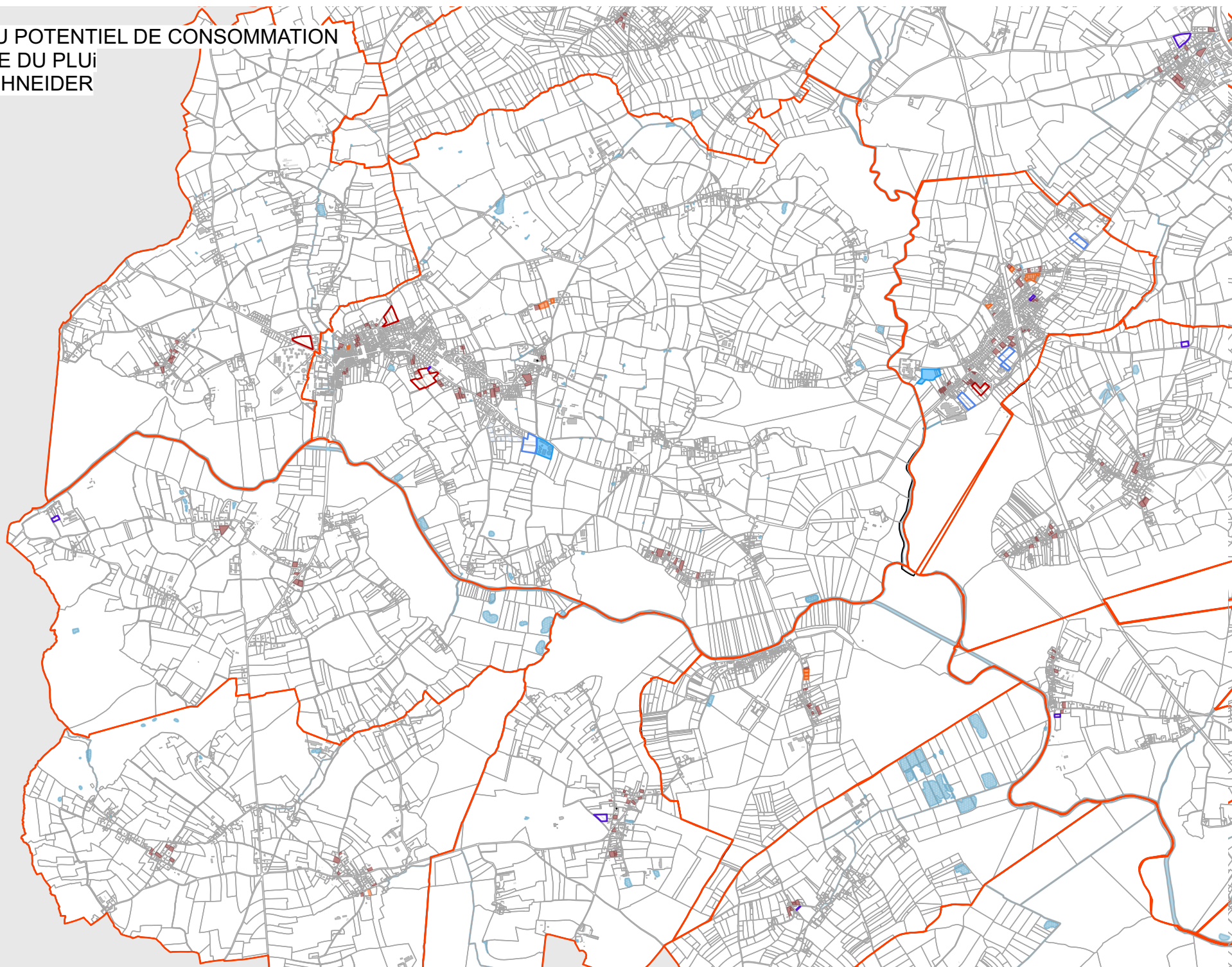
ANALYSE DU POTENTIEL DE CONSOMMATION DE L'ESPACE DU PLU;
AGENCE SCHNEIDER



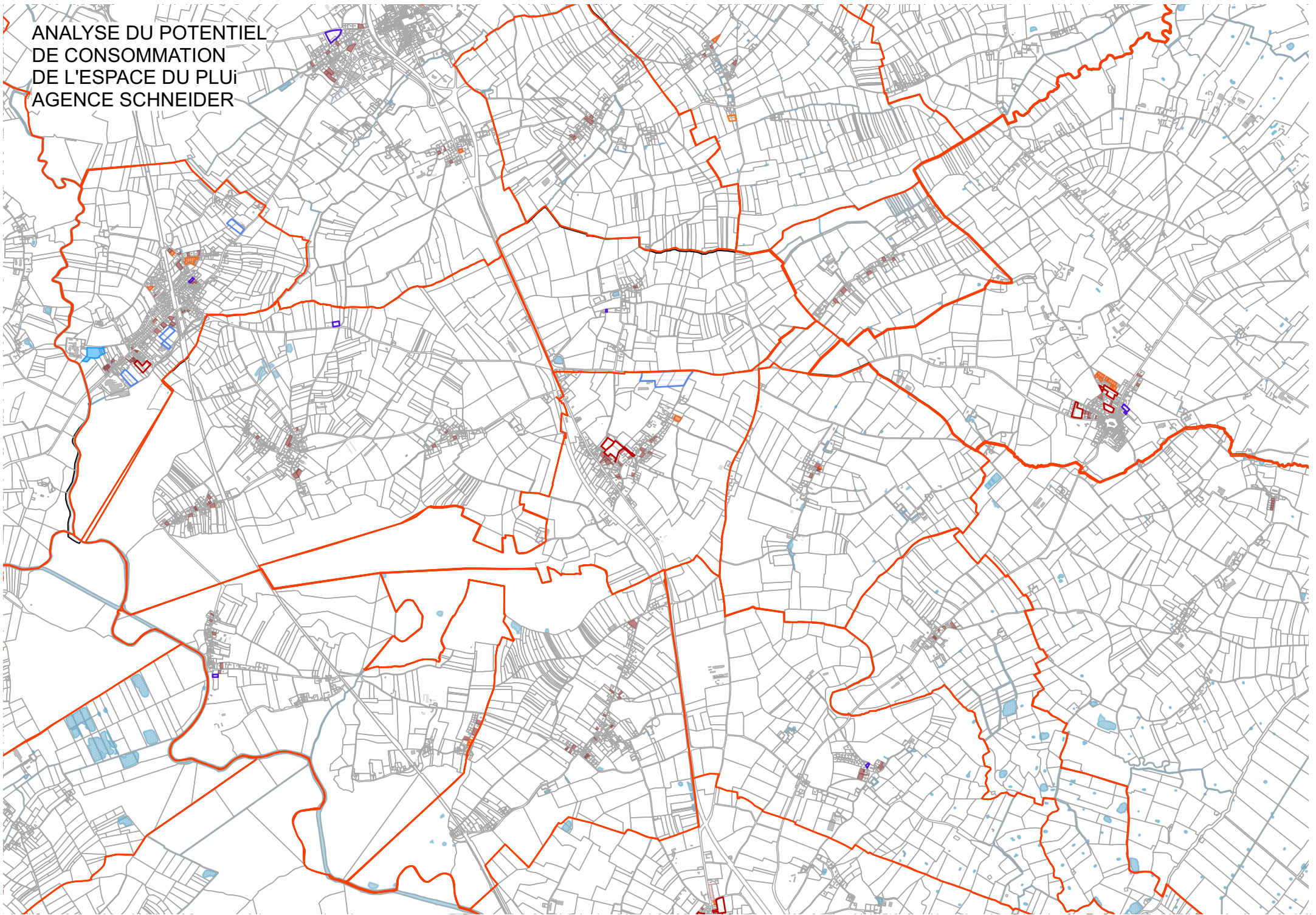
ANALYSE DU POTENTIEL DE CONSOMMATION DE L'ESPACE DU PLU;
AGENCE SCHNEIDER



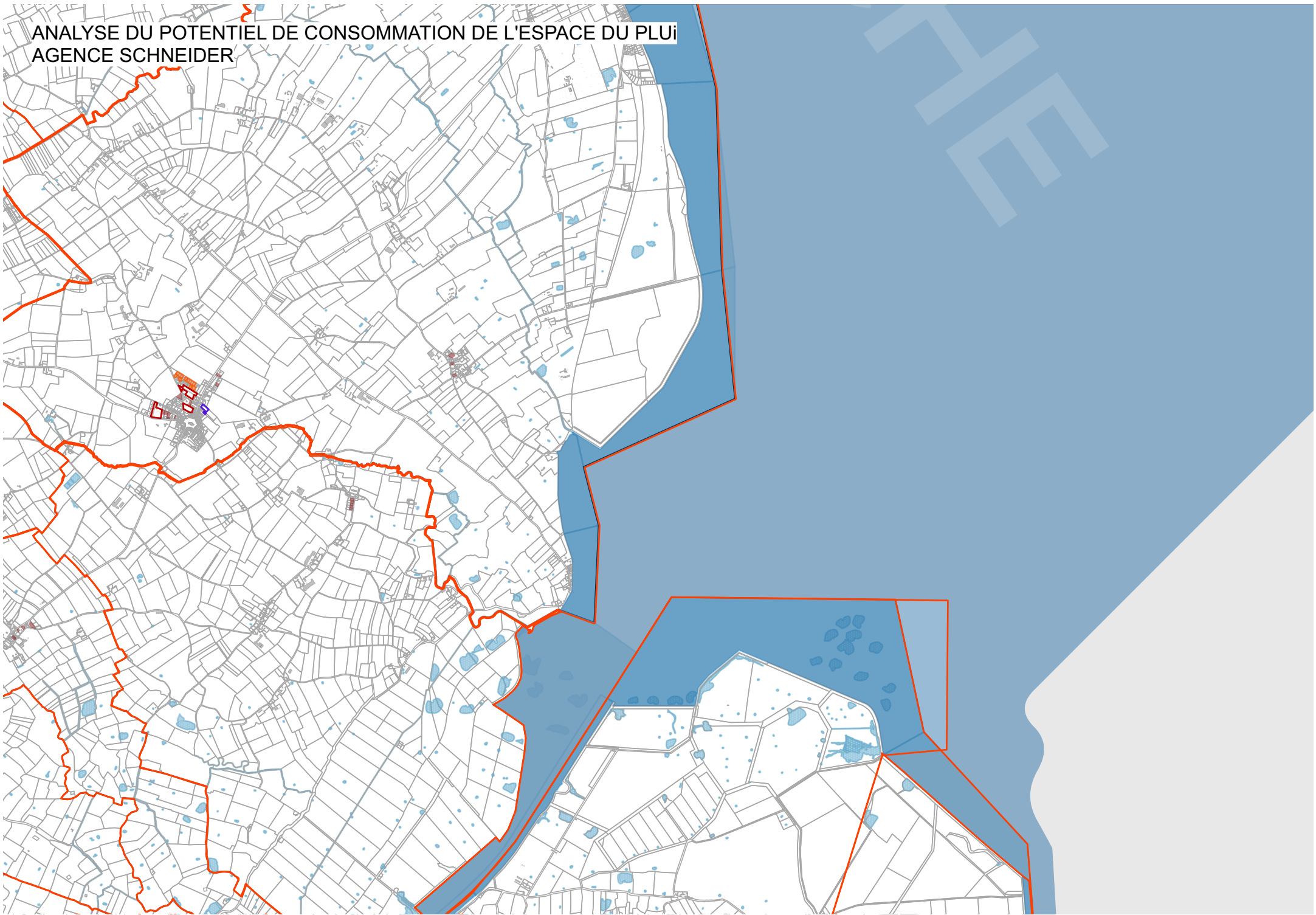
ANALYSE DU POTENTIEL DE CONSOMMATION
DE L'ESPACE DU PLUI
AGENCE SCHNEIDER



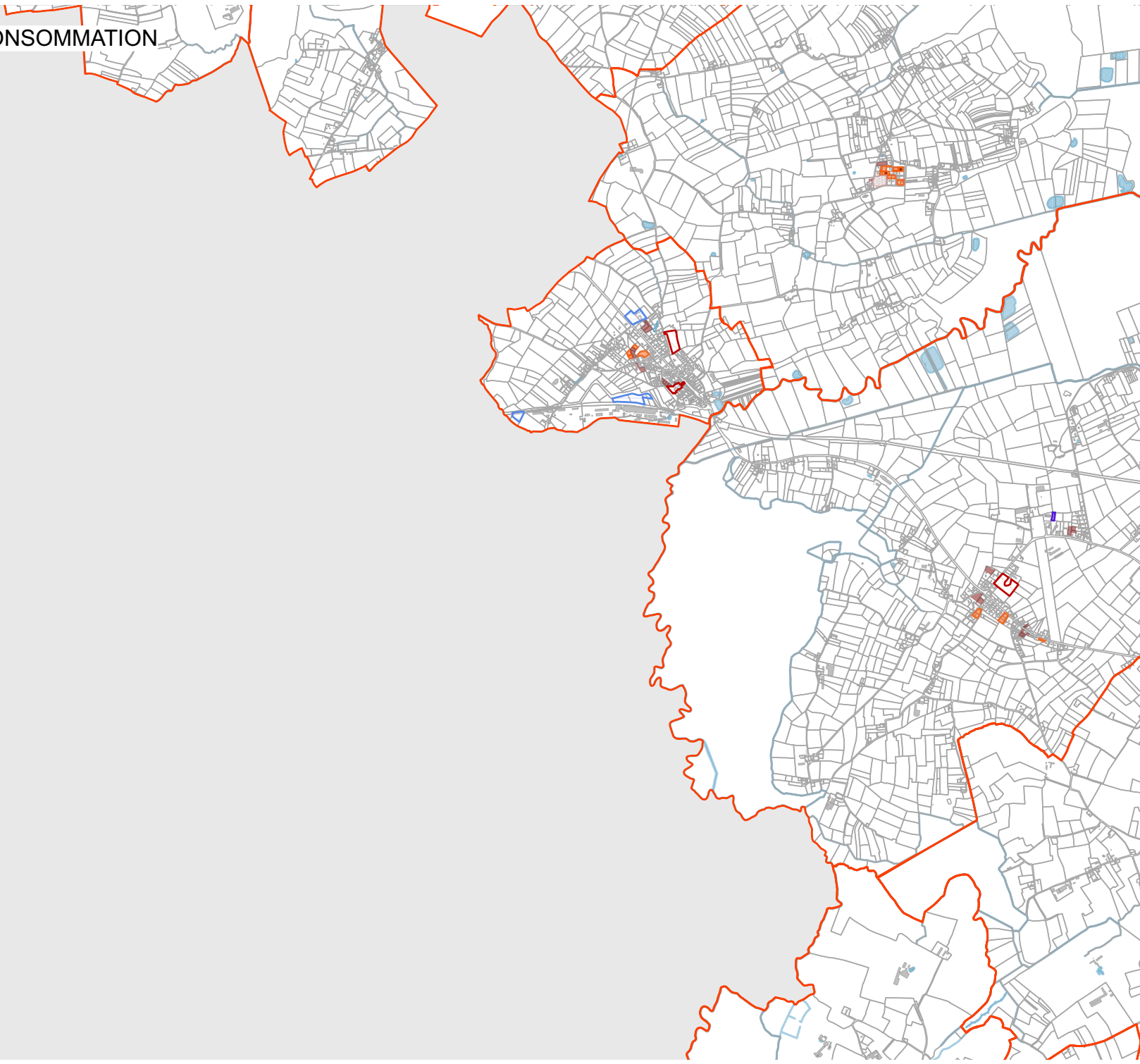
ANALYSE DU POTENTIEL
DE CONSOMMATION
DE L'ESPACE DU PLU
AGENCE SCHNEIDER



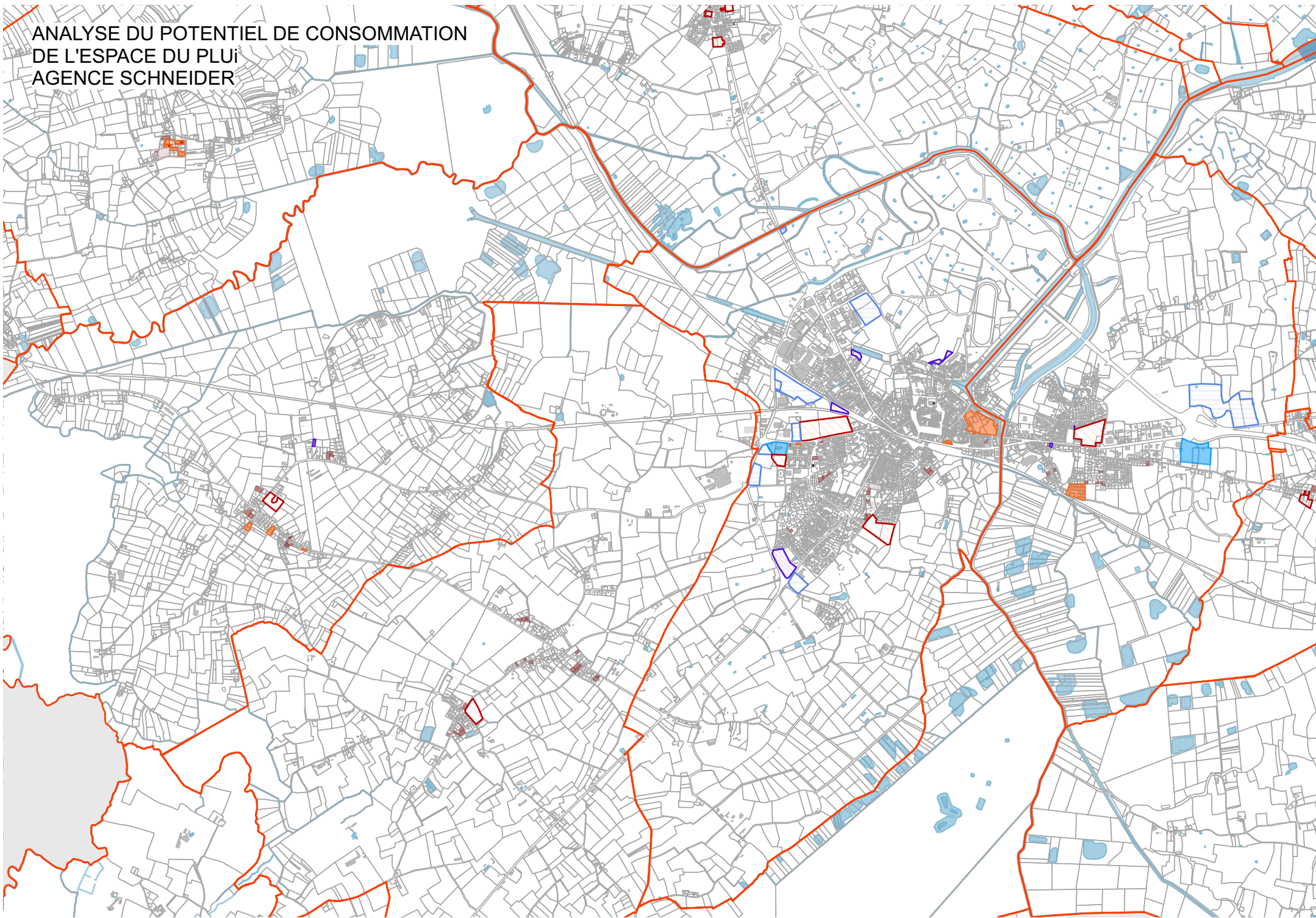
ANALYSE DU POTENTIEL DE CONSOMMATION DE L'ESPACE DU PLU;
AGENCE SCHNEIDER



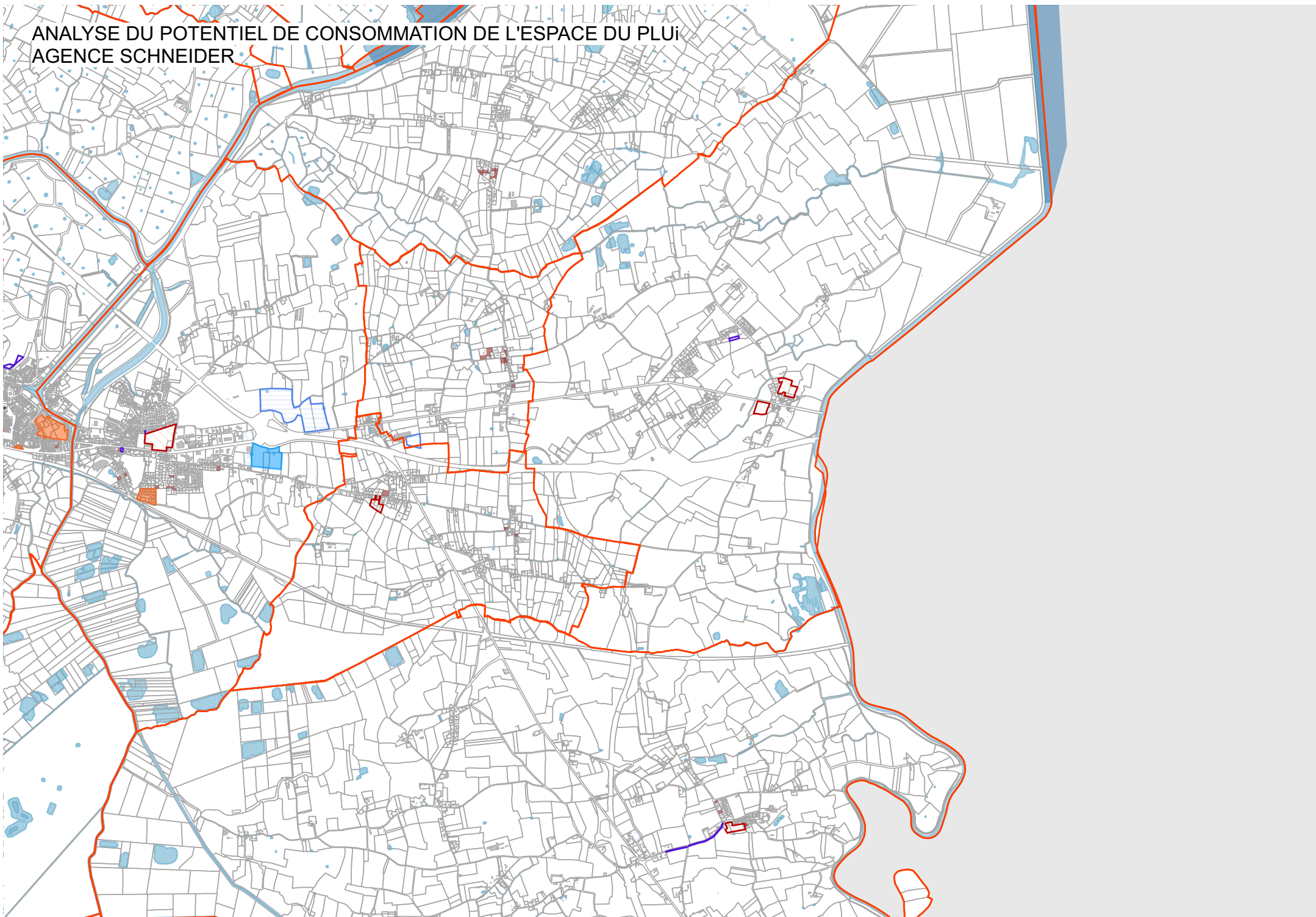
ANALYSE DU POTENTIEL DE CONSOMMATION
DE L'ESPACE DU PLUI
AGENCE SCHNEIDER



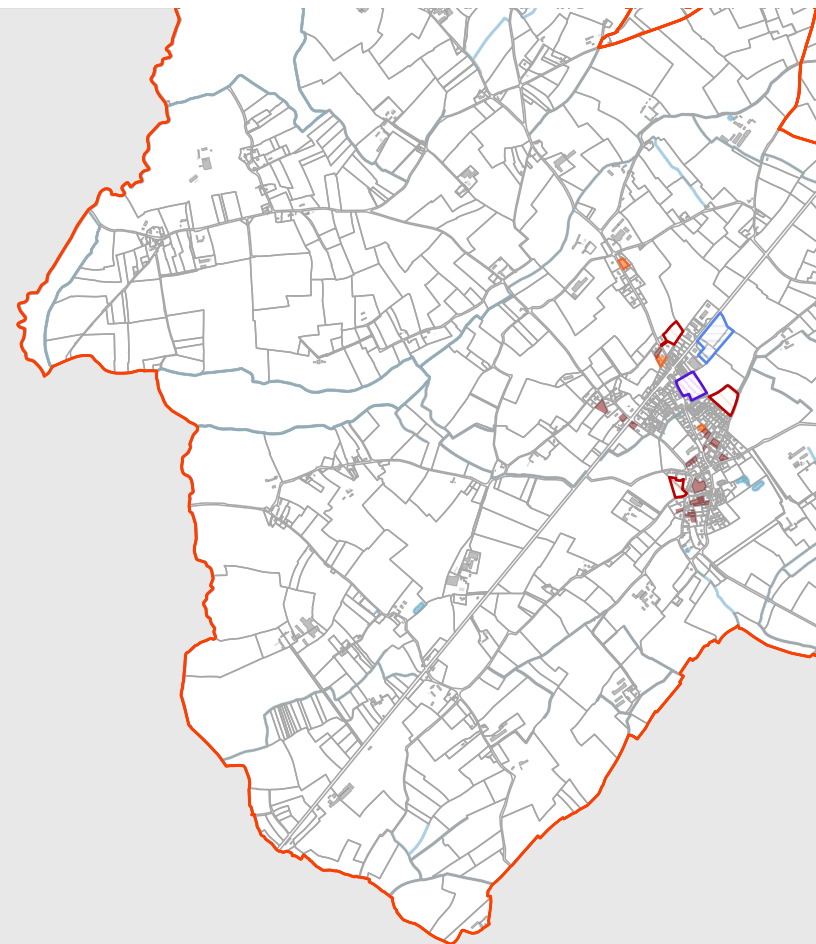
ANALYSE DU POTENTIEL DE CONSOMMATION
DE L'ESPACE DU PLUI
AGENCE SCHNEIDER



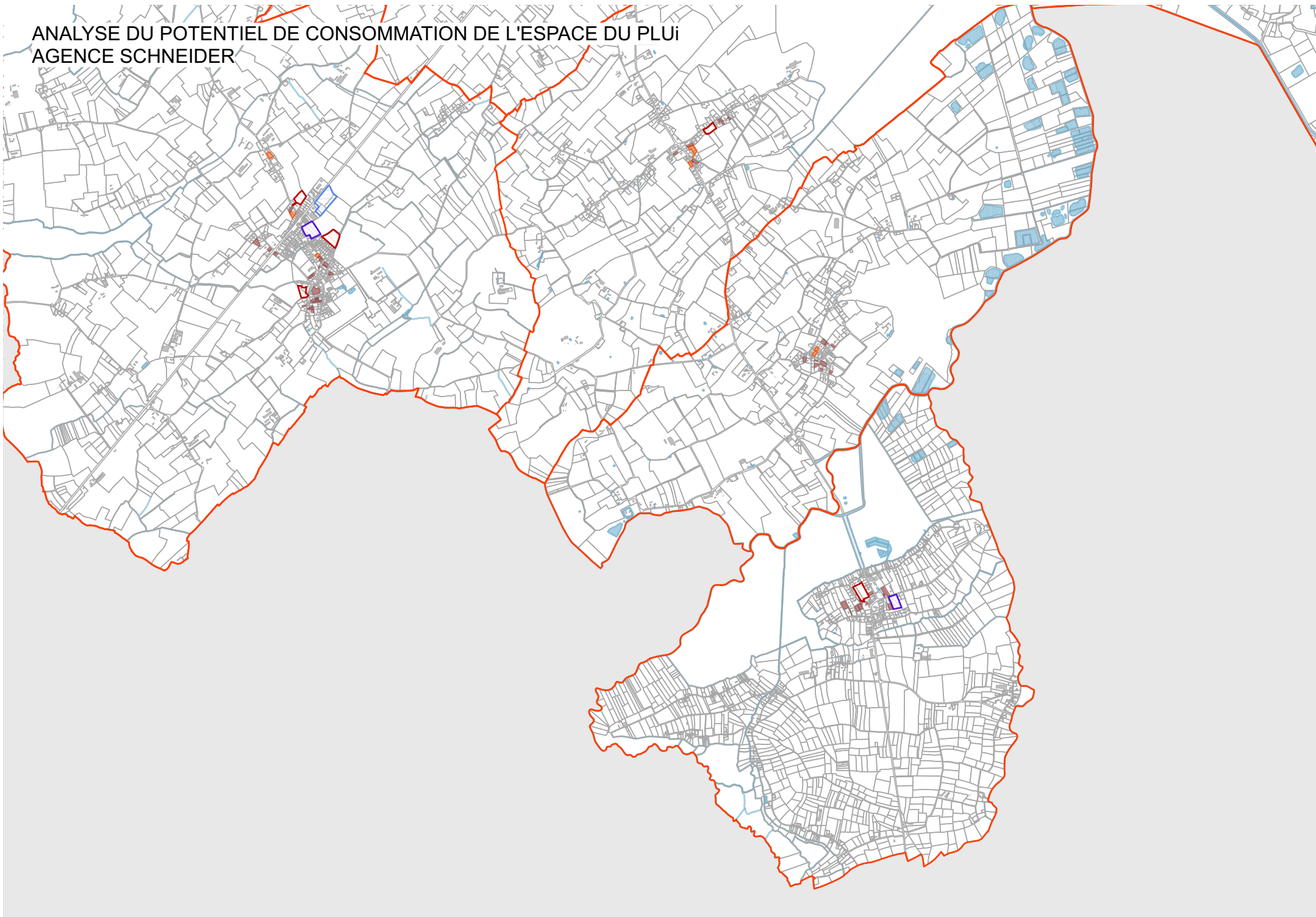
ANALYSE DU POTENTIEL DE CONSOMMATION DE L'ESPACE DU PLU;
AGENCE SCHNEIDER



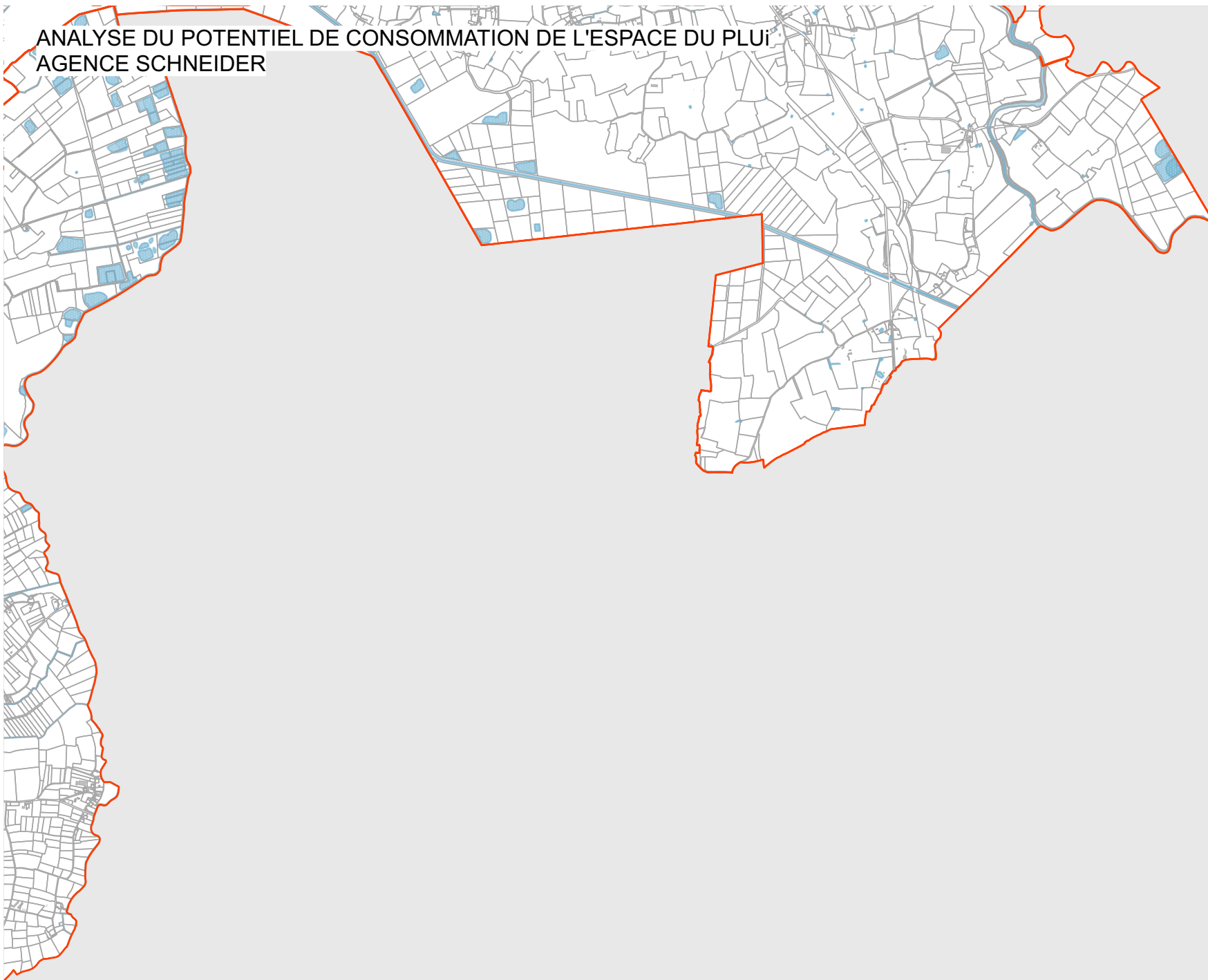
ANALYSE DU POTENTIEL DE CONSOMMATION DE L'ESPACE DU PLU;
AGENCE SCHNEIDER



ANALYSE DU POTENTIEL DE CONSOMMATION DE L'ESPACE DU PLU;
AGENCE SCHNEIDER



ANALYSE DU POTENTIEL DE CONSOMMATION DE L'ESPACE DU PLU
AGENCE SCHNEIDER



Évaluation du potentiel de logements portés par le projet de PLUI / comparaison avec les objectifs du SCOT

Communes historiques	DENSITE URBA	DENSITE densif dents creusées	RESORB. FRICHE	densification 1/2 ou 1/3 du potentiel avec 10 ou 12 logt/ha		GDS SECTEURS ENVELOPPE URBAINE (>0,5ha sans lisière)		LOGT TOTAL ENV URBAINE	EXT URBAINE		LOGT TOTAL PROJET	EU coll	Ap des sols
				en ha	en nbre*	en ha	en nbre		en ha	en nbre			
Carentan	20	12	250	1,80	11	0	0	261	12,3	246	507	1	
Saint-Hilaire-Patrville	20	12		1	6	4,45	89	95	0	0	95	1	
Angoville-au-Plain	12	10		0,74	2	0	0	2	0	0	2		
Brévands	12	10		0,75	3	0	0	3	0	0	3		
Brucheville	12	10		0,3	5	0	0	5	0	0	5		
Catz	13	10		1,1	4	0	0	4	0	0	4		
Houesville	13	10		1,4	5	0	0	5	0	0	5		
Les Veys	15	12		0	0	0	0	0	3,0	46	46	1	
Montmartin-en-Graignes	14	10		0,25	1	0	0	1	1,3	18	20	1	0
Saint-Côme-du-Mont	15	10		0,5	3	0	0	3	2,0	30	33	1	
Saint-Pellerin	13	10		0,5	3	0	0	3	0	0	3		
Vierville	12	10		0,54	2	0	0	2	0	0	2		0
TOTAL			250	0,88	43	0,45	89	382	18,5	340	722		
Saint-Mère-Église	18	12		5,6	34	5	90	124	1,1	20	143	1	0
Beuzeville-au-Plain	13	10		0,22	1	0	0	1	0	0	1		
Carquebut	14	10		2	7	0	0	7	0	0	7		0
Chef-du-Pont	15	12		2,8	17	0	0	17	0,8	11	28	1	0
Écoqueneauville	13	10		0,6	2	0	0	2	0	0	2		
Foucarville	12	10		0,57	2	0	0	2	0	0	2		
Ravenoville	15	12		0,35	2	0	0	2	0,9	14	16	1	0
TOTAL			0	11,1	64	5,00	90	154	2,78	45	199		
Picauville	16	12	5	5,5	33	0	0	38	3,40	54	93	1	
Amfreville	12	10		1,46	5	0	0	5	0,70	8	13		
Cretteville	12	10		1,13	4	0	0	4	0	0	4		0
Gourbesville	12	10		0,57	2	0	0	2	0	0	2		0
Houtteville	12	10		0,54	2	0	0	2	0	0	2		0
Les Moitiers-en-Bauptois	12	10		1,1	4	0	0	4	0	0	4		
Vindefontaine	12	10		1,35	5	0	0	5	0	0	5		0
TOTAL			5	11,7	54	0	0	59	3	63	121		
Baupte	14	12	8	1,5	9	0	0	17	1,18	17	33	1	
Blosville	15	12	0	1,7	10	0	0	10	2,40	36	46	1	
Étienville	15	12	0	0,9	5	1,1	17	22	0	0	22		0
Sainte-Marie-du-Mont	15	12	0	1,3	8	0	0	8	1,77	27	34	1	
Saintony	14	12	0	2,5	15	0,6	8	23	2,80	39	63	1	
Tribehou	14	12	0	1,8	11	1,3	18	29	0,00	0	29	1	0
TOTAL			8	9,6	58	3	43	109	6,15	118	227		
Apperville	12	10	0	0,31	1	0,85	10	11	0	0	11		
Audouville-la-Hubert	12	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Auvers	12	10	0	1,61	5	0	0	5	1,60	19	25		
Beuzeville-la-Bastille	12	10	0	0,57	2	0	0	2	0	0	2		
Boutteville	12	10	0	0,78	3	0	0	3	0	0	3		
Hiesville	12	10	0	0,42	1	0	0	1	0	0	1		
Liesville-sur-Douve	12	10	0	1,16	4	0	0	4	0	0	4		
Méautis	13	10	0	2,44	12	0	0	12	2,00	26	38	1	
Neuville-au-Plain	12	10	0	0,72	2	0	0	2	0	0	2		
Saint-André-de-Bohon	12	10	0	1,1	4	0	0	4	0	0	4		
Saint-Georges-de-Bohon	12	10	0	0,2	1	0	0	1	0,6	7	8		
Saint-Germain-de-Varreville	12	10	0	0,72	2	0	0	2	0	0	2		
Saint-Martin-de-Varreville	12	10	0	1,9	6	0	0	6	0	0	6		
Sébeville	12	10	0	0,09	1	0	0	1	0	0	1		
Turqueville	13	10	0	0,3	1	0	0	1	0	0	1	1	
TOTAL			0	12,32	46	0,85	10	56	4,2	52	108		
TOTAL				LOGT	HA	LOGT	HA	LOGT	LOGT	HA	LOGT		
				163	54,6	264	13,3	232	759	38	635		1377

Part de la production de logements par state	Prévue par le SCOT	Prévue par le PLUI
POLE CARENTAN	50%	52%
POLE STE MERE	16%	14%
POLE PICAUVILLE	14%	9%
AUTRES POLES RURAUX	12%	16%
ESPACE RURAL	9%	8%

DENSITÉ	DENSITÉ Nette SCOT	DENSITÉ brute calculée
POLE CARENTAN	22	18,7
POLE STE MERE	20	17,0
POLE PICAUVILLE	18	15,3
POLES RURAL	15	12,8
ESPACE RURAL	12	10,2
TOTAL	16	15

Ce que prévoit le SCOT en nombre de logements					Projet PLUI	
Nbre de logt à créer sur 14ans	TOT PH1 6 ans	TOT PH2 8 ans	TOTAL logt PH2+1	localisation en % du total	décompte hors mobilisation de la vacance y compris la densification	
POLE CARENTAN	253	502	755	50%	722	52,4%
POLE STE MERE	85	153	238	16%	199	14,4%
POLE PICAUVILLE	72	143	215	14%	121	15,6%
POLES RURAUX	63	120	183	21%	227	24,3%
ESPACE RURAL	46	86	132		108	
TOTAL	519	1004	1523	100%	1377	

RÉPARTITION DU POTENTIEL DE LOGEMENTS	Prévu par le SCOT PHASES 1 ET 2	Prévu par le PLUI	Prévu par le SCOT ENV URBAINE	Prévu par le PLUI ENV. URBAINE	Prévu par le SCOT EXT URBAINE	Prévu par le PLUI EXT. URB.	SCOT FONCIER EN EXT URB	Consommation en ha ENV. URB	Consommation en ha en EXT. URB
POLE CARENTAN	755	722	393	382	362	340	20	4	19
POLE STE MERE	238	199	100	154	138	45	8	5	3
POLE PICAUVILLE	215	121	75	59	140	63	10	0	4
AUTRES POLES RURAUX	183	227	55	109	128	118	13	3	8
ESPACE RURAL	132	108	33	56	99	52	7	1	4
TOTAL	1523	1377	656	759	867	619	58	11	38
		+100 LV	43%	55%	57%	45%			

Analyse de la consommation d'espaces récente, sur la CC BDC,

1.1 Les méthodologies d'analyses de la consommation d'espaces

La consommation d'espaces sur la CC BDC a été réalisée à travers 2 outils :

- L'Observatoire de l'artificialisation des sols, développé par le Cerema, permettant de mesurer l'artificialisation à partir des fichiers fonciers (cadastre) pour la période 2012 à 2021 ;
- L'analyse de la consommation d'espaces par photo-interprétation, de Vigisol (partenariat Safer de Normandie et un pédologue), réalisée à partir de photographies aérienne et satellitaires, permettant une analyse spatiale, quantitative et qualitative (définition des usages des sols avant et après leur urbanisation) pour la période 2012 à 2022.

L'objectif est d'observer et de comparer la « tendance » de la consommation d'espaces ces 10 dernières années.

L'analyse permet également de répondre aux exigences réglementaires liées notamment à la Loi Climat et Résilience de 2021 et ses décrets d'application publiés en 2022 (et pour certains encore en cours d'écriture en 2023) visant notamment :

- Un objectif de réduction de 50% de la consommation d'espaces Naturelle Agricole et Forestière (NAF) d'ici à 2030 (comparativement à la consommation d'espaces observées entre 2011 et 2021) ;
- Un objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en 2050 (c'est-à-dire un équilibre entre les surfaces artificialisées et les surfaces renaturées).

Aussi, l'Etat, via le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) a mis en ligne, sur Internet, un portail de l'artificialisation des sols, fournissant entre autres des données de consommations d'espaces.

De plus, la loi Climat et Résilience impose aux Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), la prise en compte de la sobriété foncière et en particulier l'intégration de la démarche ZAN.

De fait, le SRADDET Normand, approuvé le 2 juillet 2019, doit être révisé. Concernant l'analyse de la consommation d'espaces le

SRADDET a posé un cadre à travers la base de données de la Cartographie de la Consommation Foncière (CCF), produite en partenariat entre l'Etablissement Public Foncier (EPFN) et la Région Normandie. Cependant, le SRADDET Normand laisse également la possibilité aux SCoT et aux PLUi de signaler les écarts de valeurs (avec d'autres sources de données) et de justifier d'une méthode plus adaptée à leur territoire.

En effet, la base de données CCF se base, comme celle du Cerema, sur les fichiers fonciers (cadastre) affinés par des traitements géomatiques, développés notamment par l'EPFN.

Les données CCF sont, pour l'instant, uniquement visualisables pour la période 2011 à 2020 et à l'échelle des EPCI Normands, via un portail cartographique sur Internet : <https://normandie.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=a734e40eb2734ec3bfff89cc95af8f91>.

En effet, à ce jour (au début de l'année 2023), la base de données CCF indique une consommation d'espaces pour la CC BDC, entre 2011 et 2020, de 115,22 ha, dont 75,85 ha (65,8 %) dédiés à l'habitat et 32,27 ha (28 %) dédiés à de l'activité économique.

1.1.1 La mesure de l'artificialisation des sols du Cerema

1.1.1.1 LA SOURCE DE DONNEES

La consommation d'espaces est mesurée, par le CEREMA, à partir des fichiers fonciers, c'est-à-dire par retraitement des données « MAJIC » (données cadastrales), mises à jour annuellement, au 1^{er} janvier depuis 2009.

Les données, pour l'ensemble du territoire national, sont publiées annuellement sur le site Internet de l'Observatoire de l'artificialisation des sols (<https://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr/>).

Les bases de données sont établies à l'échelle nationale permettant des comparaisons entre les territoires (de l'échelle communale à nationale, en passant par les SCoT et autres intercommunalités).

Cette source de données, avant tout fiscale, permet de mesurer la consommation d'espaces à partir des mutations foncières enregistrées pour chaque parcelle ou partie de parcelle cadastrale.

Ces mutations reposent donc sur les déclarations fiscales réalisées par les propriétaires fonciers. Elles sont liées au prélèvement de la taxe foncière. Par exemple, lorsqu'une parcelle change d'usage, son imposition est également modifiée en conséquence (cas par exemple d'une parcelle classée en terre agricole qui est urbanisée).

Ainsi, la base de données constituée analyse les surfaces nouvellement artificialisées (flux).

1.1.1.2 LA NOMENCLATURE

La nomenclature retenue pour déterminer les surfaces artificialisées ou non est la suivante :

- Espaces artificialisés (carrières, jardins, terrains à bâtir, terrains d'agrément, chemins de fer et sol dont notamment les aéroports et aérodromes, les campings et les centres de

loisirs, les chantiers et les dépôts de marchandises, les parkings, les zoos et parcs urbains) ;

- Espaces non artificialisés, également appelés NAF (terres, près, vergers, vignes, bois, landes, eaux).

1.1.1.3 AVANTAGES ET LIMITES

La consommation d'espaces ne peut être observée que sur les espaces cadastrés, représentant à l'échelle de la France métropolitaine environ 96 %. En effet, les fichiers fonciers liés au cadastre ne portent pas sur des espaces non cadastrés tels que les voies publiques (rues, places, routes, chemins, etc.), les cours d'eaux, les rivages de la mer, les lacs appartenant au domaine public et les canaux de navigation de l'Etat non concédés. Sur ces espaces la consommation d'espaces ne peut être mesurée.

La base de données, avant tout fiscale est liée au prélèvement de la taxe foncière. Les bâtiments appartenant à un organisme public en sont exonérés tout comme les bâtiments agricoles (exceptés certaines serres).

Les éoliennes, les golfs, les terrains militaires ne sont pas considérés comme artificialisés.

Les espaces artificialisés sont pris en compte sur la base des déclarations de fin de travaux pouvant être enregistrés jusque dans les 2 années qui suivent.

Le nouvel usage est assigné uniquement à la parcelle. Par exemple une destination « mixte » est déterminée seulement si au sein d'une même parcelle cadastrale les usages d'habitat et d'activités sont présents (et déterminés à partir des locaux présents sur la parcelle).

Les données ne sont pas spatialisées. Il existe uniquement une base de données à l'échelle carroyée, de 1 km x 1 km, où seules les données qui ont pu être géolocalisées ont été représentées (l'information est donc partielle). Cette base de données ne permet donc pas de localiser précisément, à la parcelle, les surfaces consommées.

1.1.2 L'analyse de la consommation d'espaces par photo-interprétation, de la Safer

1.1.2.1 LA SOURCE DE DONNEES

La photo interprétation repose sur la comparaison, en un même lieu, de photographies aériennes, d'orthophotoplans ou d'images satellitaires éditées à différentes dates.

Chaque espace urbanisé (appelé objet), visible sur l'image la plus récente et absent sur l'image la plus ancienne, est détourné sous SIG. Cette superposition permet donc de localiser, de quantifier (surfaces) précisément les espaces consommés, mais également de qualifier les usages des sols avant et après leur urbanisation.

Le détournage (contours) des objets s'effectue indépendamment du zonage d'urbanisme en vigueur, de permis de construire, d'aménagement ou de déclaration de travaux en cours ou à venir, etc.

Aussi, autant d'objets que nécessaire sont créés en fonction des anciens ou des nouveaux usages des sols et de leur localisation (commune). Par exemple, pour une route traversant plusieurs communes, un objet sera créé pour chaque commune traversée, ou encore pour une zone d'activités réalisée sur un herbage et une culture, un objet sera créé pour chaque ancien usage du sol.

Afin d'appuyer le travail de photo-interprétation, d'autres sources de données peuvent être mobilisées, le cadastre graphique de la DGFIP, le SCAN 25 de l'IGN, Google Street View et le terrain, in situ.

La photo-interprétation est donc spécifiquement utilisée afin de réaliser la mesure de la consommation d'espaces.

1.1.2.2 LA NOMENCLATURE

La nomenclature retenue pour déterminer la consommation d'espaces est en :

- 5 classes concernant la détermination des usages des sols avant leur urbanisation (friches, cultures, prairies, bois et vergers) ;
- 8 classes concernant la détermination des usages des sols après leur urbanisation (activités agricoles, activités industrielles, commerciales, artisanales, tertiaires et logistiques, zones récréatives et sportives, habitat hors lotissement, habitat en lotissement, zones de voiries et assimilés, zones en cours d'urbanisation, autres usages).

Le détail de la nomenclatures sont présentées dans les pages suivantes.

1.1.2.1 AVANTAGES ET LIMITES

L'utilisation de l'orthophotoplan de 2022 (réalisée pour l'ensemble du département de la Manche), publiée en 2023 par l'IGN, produisant une analyse très récente de la consommation d'espaces, ne permet donc pas d'avoir de point de comparaison avec d'autres territoires.


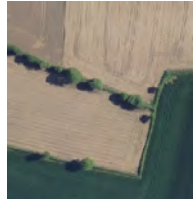
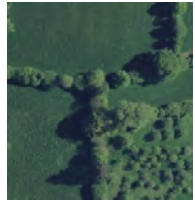
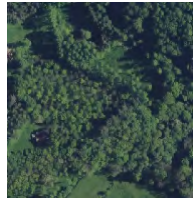
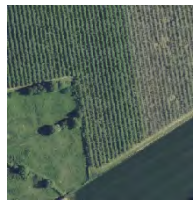
Le travail de photo-interprétation est réalisé par des photo-interprètes, c'est-à-dire par une analyse par balayage des orthophotoplans à l'œil humain, en balayant le territoire étudié à une échelle fine entre le 1/500^e et le 1/2 000^e, sur un logiciel de cartographie SIG, sans unité minimale de collecte (limite de surface pour cartographier les objets détournés).

Cette méthode n'est donc pas automatisée et ne fait pas appel à des algorithmes ou à des modèles de calculs.





Ainsi, la photo-interprétation reste un travail d'interprétation qui peut comporter des erreurs, et de plusieurs types : omission d'un objet à détourner ou mauvais détournement, erreur de renseignement dans la table attributaire (usages des sols avant et après leur urbanisation), etc.

Cependant, suite à un contrôle qualité effectué, en 2014, sur les bases de données produites par Vigisol, la marge d'erreur est

estimée à 2,5 % de la surface totale urbanisée recensée (dont ¾ des erreurs sont liées à des oublis d'objets à détourner).

Usage du sol avant urbanisation	Description de l'usage du sol avant urbanisation	Illustration
Friche	<p>Terrains qui ne présentent pas ou plus de traces de culture, de pâture ou de toute autre activité humaine comme d'un entretien de la végétation par exemple.</p> <p>Ces surfaces sont souvent des délaissés issus de recomposition foncière ou en attente de reconversion foncière.</p> <p>Les friches résultent d'une déprise agricole ou d'une sous-utilisation urbaine (abandon) se reconnaissant par un reboisement naturel, désordonné et progressif.</p>	
Culture	<p>Terres exploitées par l'agriculture en vue de produire des aliments destinés à l'alimentation humaine ou animale.</p> <p>Ce type d'espace se reconnaît souvent sur photo aérienne par des formes géométriques rectangulaires à carrées, présentant des stries rectilignes.</p>	
Prairie	<p>Terrains couverts d'herbe ou de plantes fourragères destinées à l'alimentation du bétail par pâture, fenaçon ou ensilage.</p> <p>Sur la photo aérienne peuvent être aperçus des animaux (bovins, équins, etc.).</p>	
Bois	<p>Surfaces recouvertes d'un ou plusieurs peuplements d'arbres, plus ou moins étendue et relativement dense.</p> <p>Il regroupe les bosquets, bois, forêts peu importe leur surface.</p>	
Vergers	<p>Terrains plantés d'arbres fruitiers souvent alignés et espacés selon un intervalle plus ou moins régulier, destinés à la production alimentaire (arboriculture).</p> <p>Il existe les vergers traditionnels (ou haute-tige) sur lesquels des bovins peuvent être reconnus, et les vergers spécialisés (basse-tige) sur lesquels la densité des arbres fruitiers est plus importante et leur alignement est plus net.</p>	

Usage du sol après urbanisation	Description de l'usage du sol après urbanisation	Illustration
Zones d'activités agricoles	Urbanisation destinée à soutenir ou à développer l'activité agricole (bâtiments de stockage ou d'élevage). Elle est souvent rencontrée en extensions des sièges d'exploitation. Les infrastructures équestres sont également prises en compte : pistes équestres, carrières, manèges, etc. Les serres démontables ne sont pas prises en compte.	
Zones d'activités industrielles, commerciales, artisanales, tertiaires et logistiques	Urbanisation destinée à l'activité commerciale, artisanale, logistique, touristique ou tertiaire dans un but lucratif et supportant des emplois. Les campings, les gîtes, les chambres d'hôtes sont compris dans cette catégorie.	
Zones récréatives et sportives	Urbanisation liées aux activités de divertissement, de détente, etc. : terrains de football, tennis, piscines, parcs, etc.	
Habitat individuel hors lotissement	Urbanisation destinée à la construction d'habitat individuel, en dehors d'une opération d'aménagement d'ensemble. Il peut être implanté dans la continuité du bâti existant ou de l'enveloppe urbaine, en mitage, implanté de façon éparse ou disséminée.	
Habitat en lotissement	Urbanisation destinées à la construction d'habitats individuels, dans le cadre d'un aménagement d'ensemble. Ces espaces sont issus d'une division de parcelle en lots bâtis, avec une ou plusieurs voiries communes, des espaces communs, etc. Ces espaces présentent généralement une homogénéité architecturale de pavillons jumelés ou non.	

Usage du sol après urbanisation	Description de l'usage du sol après urbanisation	Illustration
Habitat collectif	Urbanisation destinée à la construction d'immeubles de plusieurs étages regroupant des appartements.	
Zones de voiries et assimilés	Urbanisation liée à la création d'infrastructures de transport (autoroutes, routes, voies, etc.) et leurs constructions associées : bassins de rétention des eaux pluviales, ainsi que des parkings, des aires de covoiturage, etc. Dans la plupart des cas, cette urbanisation est sur le domaine public. Les voiries privées ou construites dans les lotissements sont rattachées à leur nouvel usage.	
Zones en cours d'urbanisation	Urbanisation en cours au moment de la date de prise de vue de la photo aérienne. Généralement, le terrassement (chantier) en cours est visible sur la photo aérienne.	
Autres usages	Urbanisation liées aux nouveaux usages qui n'entrent pas dans les autres catégories. Il s'agit principalement, des cimetières, stations d'épuration, éoliennes, groupes scolaires, établissements publics ou privés liés à la santé (dont les EPHAD, et les maisons de retraite), etc.	

1.2 L'analyse de la consommation d'espaces récente sur la CC BDC

1.2.1 L'analyse de la consommation d'espaces, à partir des fichiers fonciers, du Cerema

Note

Les fichiers fonciers des millésimes 2012 à 2021 ont été utilisés (pour chaque année).

Ces bases sont établies au 1^{er} janvier de chacune de ces années.

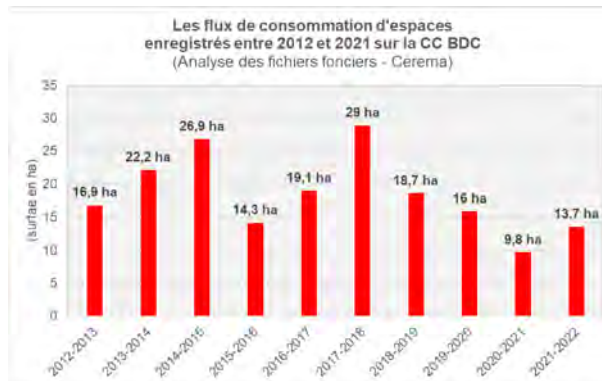
1.2.1.1 LA CONSOMMATION D'ESPACES A L'ECHELLE DE LA CC BDC

Sur la CC BDC, entre 2012 et 2021, le flux de consommation d'espaces enregistré s'est élevé à 186,6 ha, soit 0,4 % de la superficie totale du territoire intercommunal.

Trois années, 2013, 2014 et 2017 ont enregistré un flux de consommation d'espaces supérieur à 20 ha.

Ainsi, entre 2012 et 2017, les flux de consommation d'espaces enregistrés sont supérieurs à 20 ha, alors que les 4 dernières années d'observation (2018 à 2021), les flux ont été en deçà de 15 ha.

Globalement, la tendance de consommation d'espaces observées est en baisse entre 2012 et 2021.



Entre 2012 et 2021, les flux d'artificialisation enregistrés par le Cerema montrent une destination à 72 % au profit de l'habitat, soit près de 135 ha.

Cette proportion a oscillé entre 40 % (en 2016) de l'urbanisation totale à 96 % (en 2021).

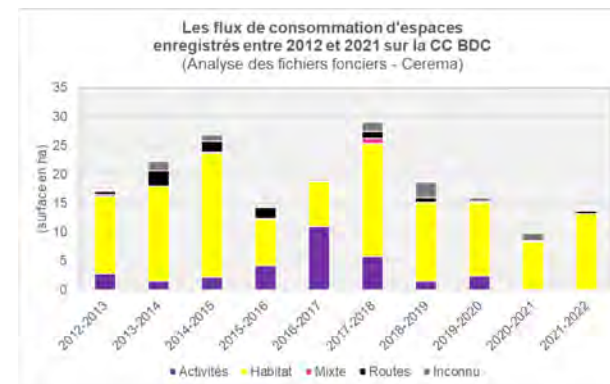
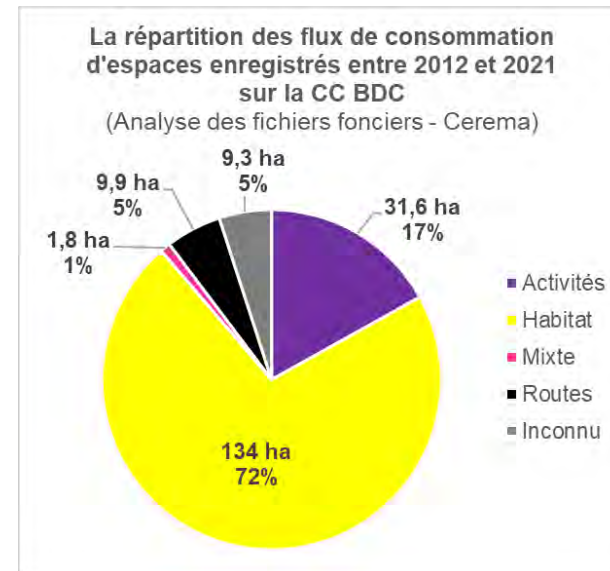
L'année 2014 marque un pic, avec un peu plus de 21 ha enregistrés à destination de l'habitat.

Le 2^{ème} flux de consommation enregistré concerne les activités, représentant sur les 10 années, 17 % des flux totaux (soit près de 32 ha). L'année 2021 a enregistré aucun flux pour cette destination et l'année 2016 marque un pic, avec 11 ha enregistrés.

Ainsi, en moyenne un peu plus de 3 ha ont été consommés pour des activités sur la CC BDC ces 10 dernières années.

Près de 5 % des flux enregistrés, soit près de 10 ha, ont été à destination des routes, principalement entre 2013 et 2015, qui cumulent les 2/3 de l'urbanisation pour cette modalité.

Les flux enregistrés pour des zones mixtes ont représenté une part infime avec moins de 2 ha (1%). De même, les flux enregistrés dont la destination est inconnue représentent 5 % du total (moins de 10 ha).

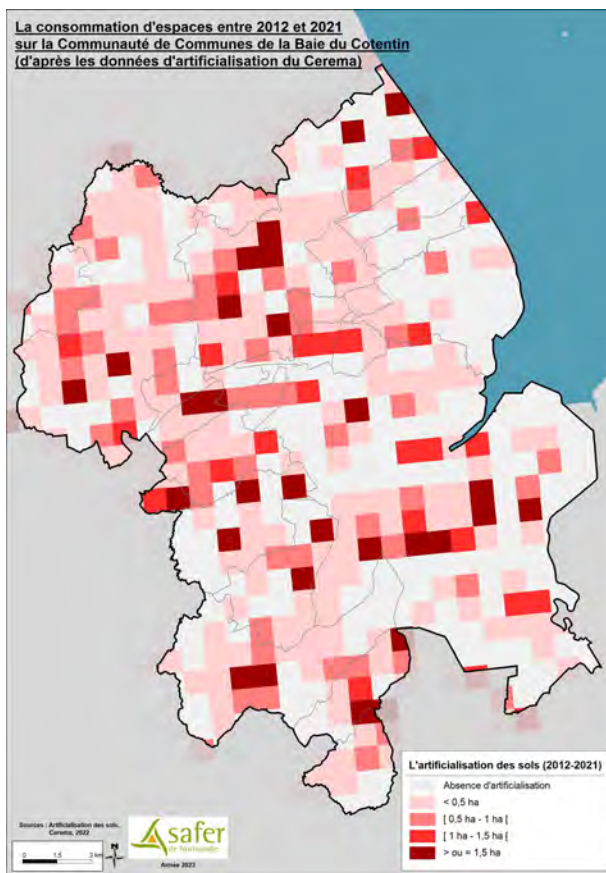


Analyse complémentaire de la consommation d'espaces Dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la CC BDC

D'un point de vue spatial, la consommation d'espaces s'est localisée sur l'ensemble de la CC BDC, exceptées logiquement, des zones de marais. Elle s'est concentrée principalement dans les principales villes et agglomération du territoire : Carentan, Picauville, Sainte-Mère-Eglise, etc.

A noter, que la zone littorale et rétro-littorale n'a enregistré qu'une consommation d'espaces limitées (principalement sur Ravenoville, commune déléguée de Sainte-Mère-Eglise et Saint-Germain-De-Varreville).

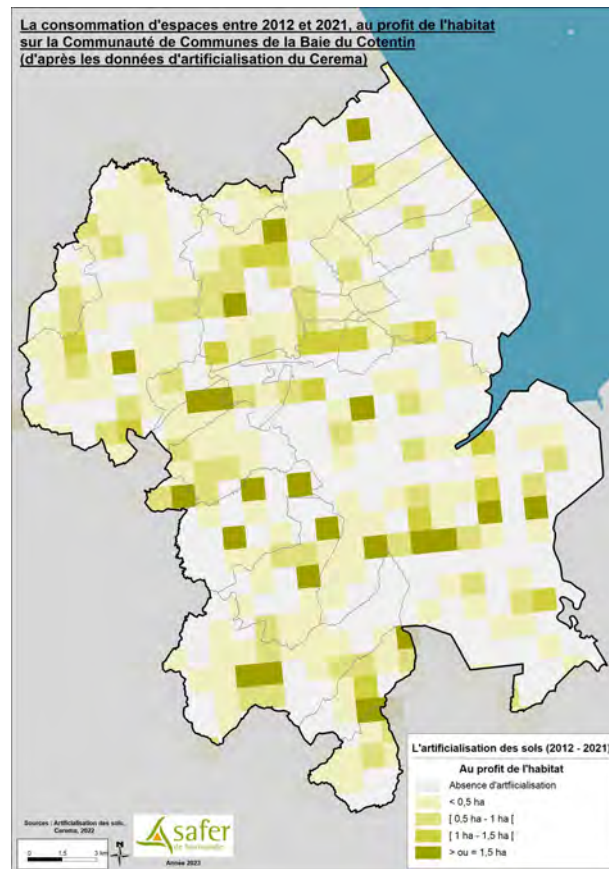
Néanmoins, les flux semblent avoir été plus diffus dans le quart nord-ouest que sur le reste du territoire de la CC BDC.



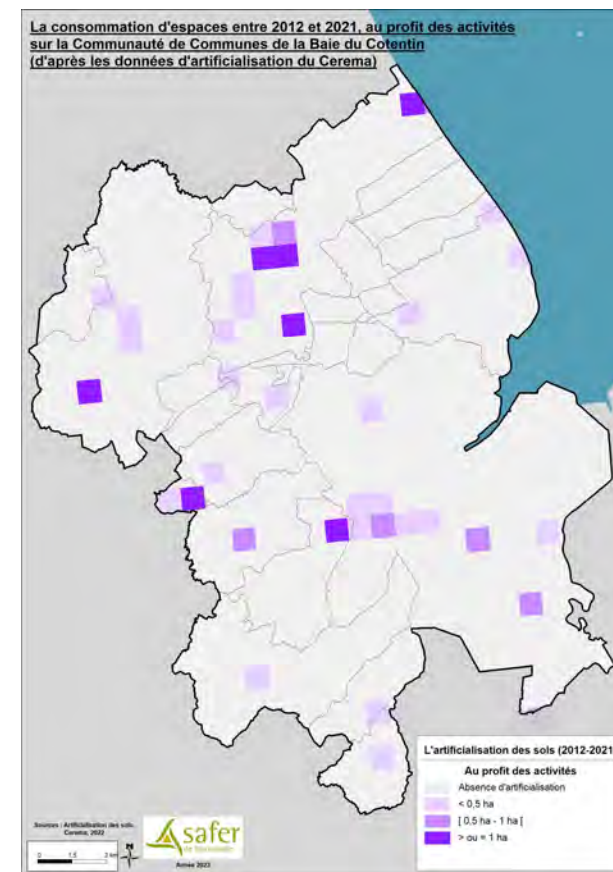
VERSION PROVISOIRE AOUT 2023

Les flux enregistrés au profit de l'habitat sont localisés sur l'ensemble du territoire. Ceci est plutôt logique dans la mesure où l'habitat est la modalité la plus représentée.

L'habitat s'est principalement développé dans les bourgs principaux ou dans leur continuité : dans les communes déléguées de Carentan, Les Veys, Montmartin-En-Graignes, Angoville-au-Plain/Saint-Côme-Du-Mont, Sainte-Mère-Eglise, Chef-Du-Pont et Ravenoville, Sainteny mais aussi sur les communes de Baupré, Auvers et Saint-André-De-Bohon.



Les flux enregistrés au profit de zones d'activités sont localisés sur le territoire sur les secteurs où sont déjà présentes des zones d'activités : Carentan-Les-Marais (Pommenauque, Du Mesnil, etc.), Sainte-Mère-Eglise (Les Crutelles notamment), Baupré ou récemment créées comme par exemple le site des Maitres Laitiers du Cotentin sur Méautis.



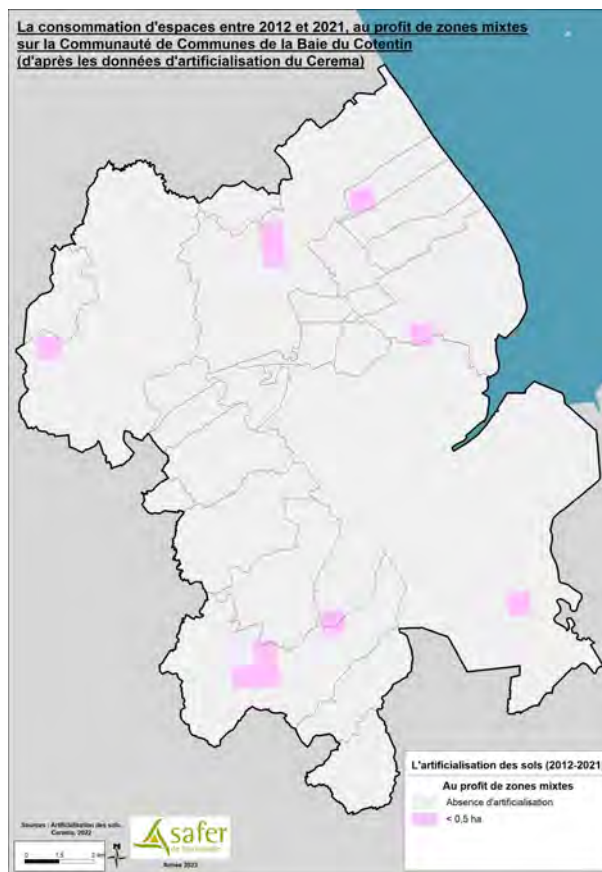
Analyse complémentaire de la consommation d'espaces
Dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la CC BDC

Les flux d'artificialisation enregistrés sans que leur destination soient connues sont localisées uniquement ponctuellement sur le territoire.



VERSION PROVISOIRE
AOUT 2023

Les flux d'artificialisation enregistrés au profit de zones mixtes sont également localisés ponctuellement sur le territoire : Sainte-Marie-Du-Mont, Sainte-Mère Eglise, Saint-Germain-De-Varreville, Picauville (Les-Moitiers-En-Bauptois), communes déléguées de Carentan et Montartin-En-Graignes, Terre-Et-Marais (commune déléguée de Sainteny).

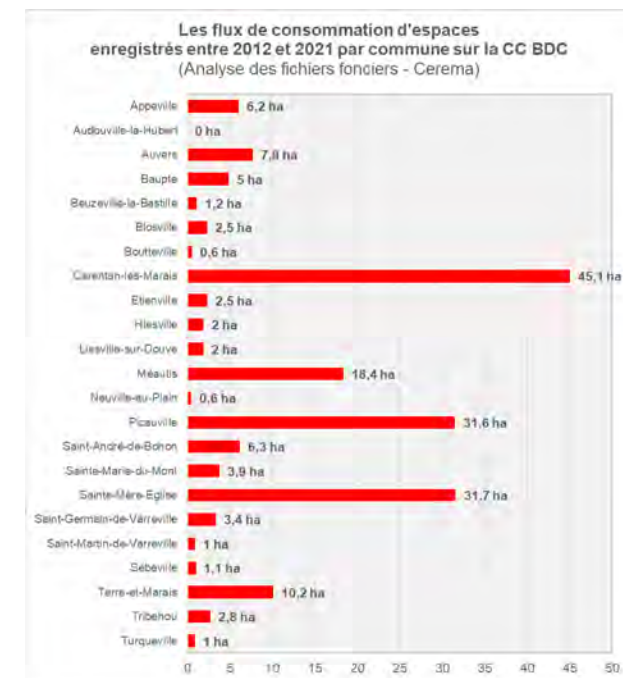


1.2.1.1 LA CONSOMMATION
D'ESPACES A L'ECHELLE
DES COMMUNES DE LA
CCBDC

A l'échelle des 23 communes de la CC BDC, 5 d'entre elles ont enregistré une consommation d'espaces supérieure à 10 ha entre 2012 et 2021 (soit plus de 1 ha par an) : Carentan-les-Marais, Sainte-Mère-Eglise, Picauville, Méautis, Terre-et-Marais (excepté Méautis, ce sont toutes des communes nouvelles). Ainsi, elles ont enregistré près du ¼ des flux totaux enregistrés.

En moyenne, les 23 communes de la CC BDC ont consommé un peu plus de 8 ha ses 10 dernières années.

Une seule commune Audouville-La-Hubert n'a pas enregistré de consommation d'espaces sur la période d'observation.

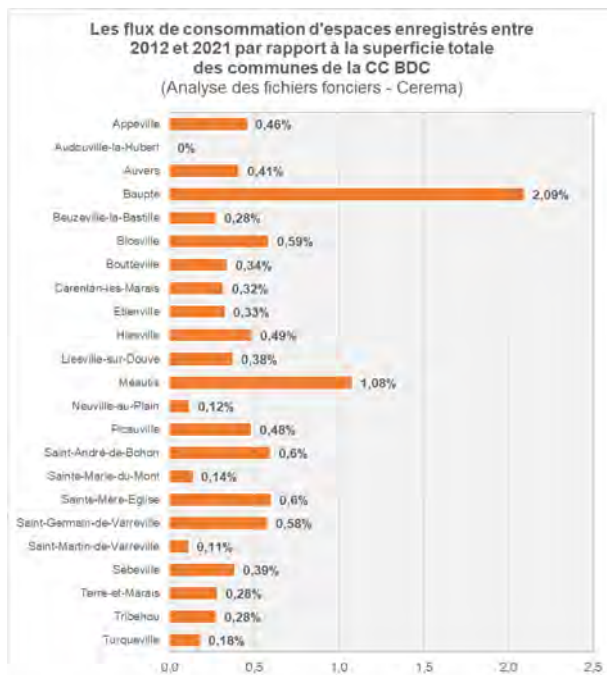


Analyse complémentaire de la consommation d'espaces
Dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la CC BDC

En revanche, 2 communes se sont urbanisées sur plus de 1% de leur territoire : Baupré (2,1 %) et Méautis (1,1 %).

Le taux d'urbanisation moyen observé sur les 23 communes de la CC BDC ses 10 dernières années s'est élevé à 0,5 %.

VERSION PROVISoire
AOUT 2023



1.2.2 L'analyse de la consommation d'espaces, par photo-interprétation, de Vigisol

Une analyse homogène de la consommation d'espaces par photo-interprétation sur l'ensemble du territoire de la CC BDC a été effectuée entre 2012 et 2022.

Les orthophotoplans de l'IGN, des années 2012, 2015 et 2022 ont été mobilisées (d'une résolution de 20 cm avec des prises de vues durant les périodes estivales).

Les données de photo-interprétation pour les années 2012 et 2015 avaient déjà été produites par Vigisol et celles concernant l'année 2022 ont été spécifiquement produites dans le cadre de la prestation pour le PLUi de la CC BDC.

1.2.2.1 LA CONSOMMATION D'ESPACES A L'ECHELLE DE LA CC BDC

La consommation d'espaces sur la CC BDC entre 2012 et 2022 observée par photo-interprétation s'est élevée à 146,7 ha, soit 0,32 % de la superficie du territoire.

La consommation d'espaces s'est effectuée sur l'ensemble du territoire.



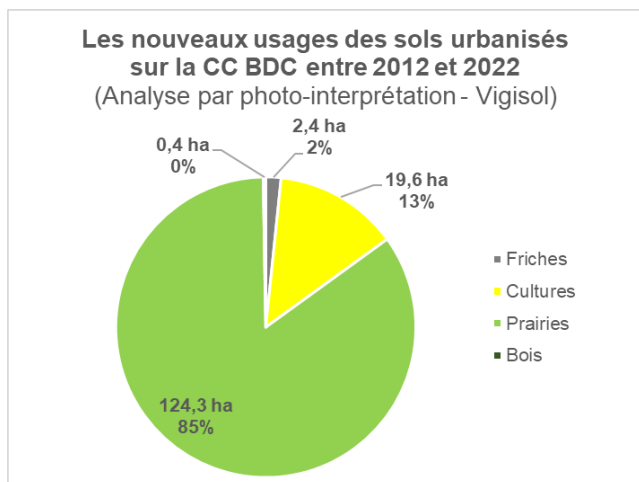
La consommation d'espaces entre 2012 et 2022, sur la CC BDC s'est effectuée majoritairement au détriment de surfaces agricoles à 98 % (soit près de 145 ha).

Ainsi au regard de l'occupation agricole des sols largement agricole sur la CC BDC, cela semble logique. De plus, la part des surfaces consommées qui étaient en prairies a représenté 86 % de la consommation d'espaces au détriment des surfaces agricoles (pour près de 125 ha) et 85 % par rapport à la consommation d'espaces totales observée sur la période.

Analyse complémentaire de la consommation d'espaces Dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la CC BDC

Les surfaces consommées qui étaient auparavant des friches comptent pour une part infime : 2,4 ha, soit 2 % de la consommation d'espaces totale. Il s'agit majoritairement de petites parcelles situées dans des zones artisanales ou industrielles (notamment sur la commune déléguée de Carentan), mais il peut également s'agir de chemins qui se sont enrichis au cours du temps et qui ont été redessinés et bitumés (comme cela a été le cas sur Montmartin-En-Graignes).

De même, les surfaces boisées consommées entre 2012 et 2022 ont été peu nombreuses : 0,4 ha. Ceci s'explique encore une fois par l'occupation du sol, avec l'absence d'espaces boisés sur le territoire de la CC BDC.



VERSION PROVISOIRE AOUT 2023



La consommation d'espaces entre 2012 et 2022, sur la CC BDC s'est effectuée majoritairement au profit du développement de l'habitat, représentant 35 % de la consommation d'espaces observée sur la période, pour un peu plus de 50 ha.

Aussi, le développement de l'habitat s'est quasiment fait à parts égales sur des opérations hors et en lotissements, avec respectivement 26,4 ha et 24,4 ha ; l'habitat collectif a été très ponctuel, avec une consommation de 0,1 ha en 10 ans.

Les opérations « hors lotissements » sont localisées sur l'ensemble du territoire de la CC BDC alors que les opérations « en lotissements » sont localisées uniquement sur les « pôles urbains » de la CC BDC (communes déléguées de Carentan et Saint-Hilaire-

Petitville, Sainte-Mère-Eglise et Picauville mais aussi Sainte-Marie-Du-Mont, etc.).

Les activités industrielles, commerciales, artisanales, tertiaires et logistiques représentent une consommation d'espaces de près de 25 % sur la période 2012-2022, soit près de 35 ha. Cette consommation d'espaces s'est effectuée principalement dans ou en continuité de zones existantes, et à proximité de la RN 13 notamment sur Carentan-Les-Marais (communes déléguées de Carentan, Saint-Hilaire-Petitville, Saint-Pellerin et Sainte-Mère-Eglise).

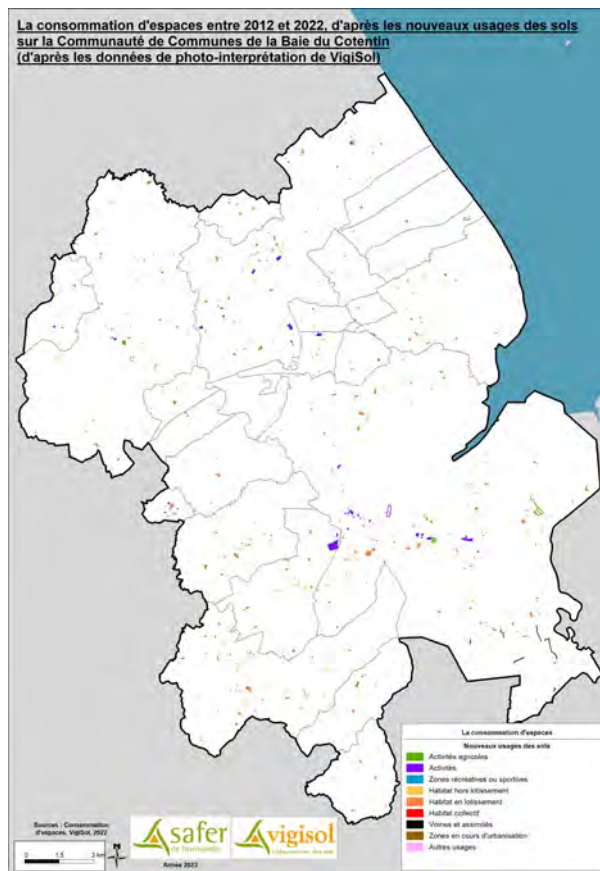
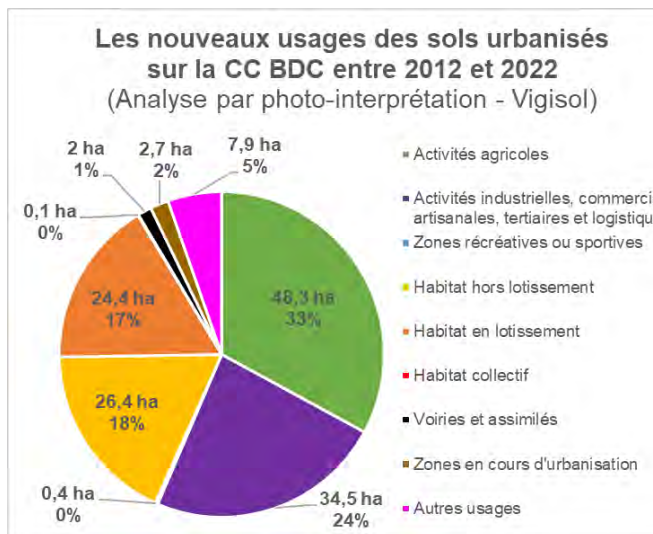
1/3 de la consommation d'espaces, soit un peu moins de 50 ha, s'est effectuée au profit du développement de zones agricoles, principalement pour la création de sites agricoles complets, pour leur extension (bâtiments de stockage et d'élevages, etc.), pour leurs mises aux normes, etc. Cette consommation s'est effectuée sur l'ensemble du territoire de la CC BDC.

Les autres modalités de consommation d'espaces ont représenté une part infime, moins de 10 % avec 13 ha.

En effet, il n'y a pas eu de création d'infrastructures routières majeures sur le territoire. A noter par exemple, l'extension de parkings sur les communes déléguées de Beuzeville-La-Bastille, Sainte-Mère-Eglise et Montmartin-En-Graignes.

Dans la catégorie des « autres usages » vont être par exemple comptabilisées, la création d'une antenne relais sur Blosville et Liesville-Sur-Douve mais aussi, l'extension d'une maison de retraite sur Sainte-Marie-Du-Mont, la création d'une école sur Picauville

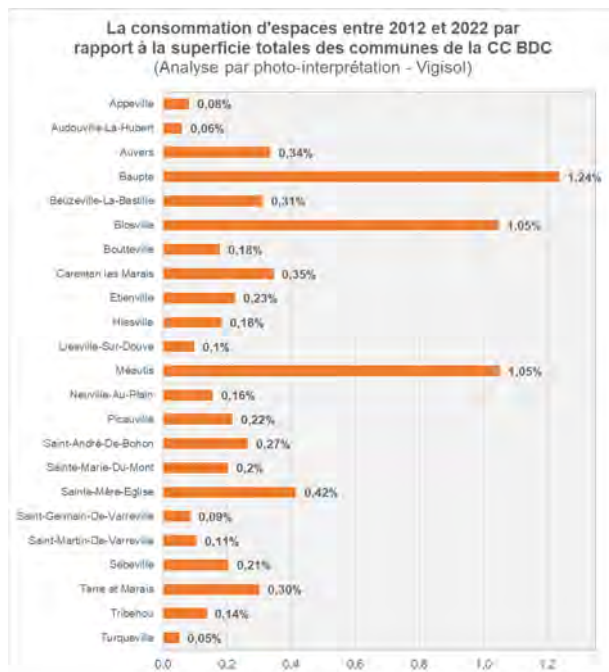
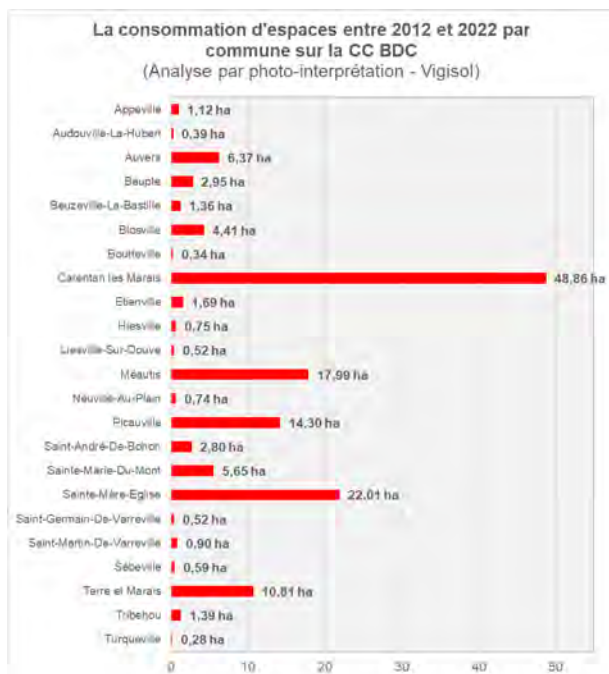
Le faible nombre de zones en cours d'urbanisation pose la question de la consommation d'espaces sur la CC BDC qui serait déjà dans une trajectoire de ZAN.



1.2.2.2 LA CONSOMMATION
 D'ESPACES A L'ECHELLE
 DES COMMUNES DE LA
 CCBCD

A l'échelle des 23 communes de la CC BDC, toutes ont enregistrées une consommation d'espaces ces 10 dernières années (2012-2022), avec un écart allant de 0,28 ha consommés sur Turqueville à près de 50 ha sur Carentan-Les-Marais.

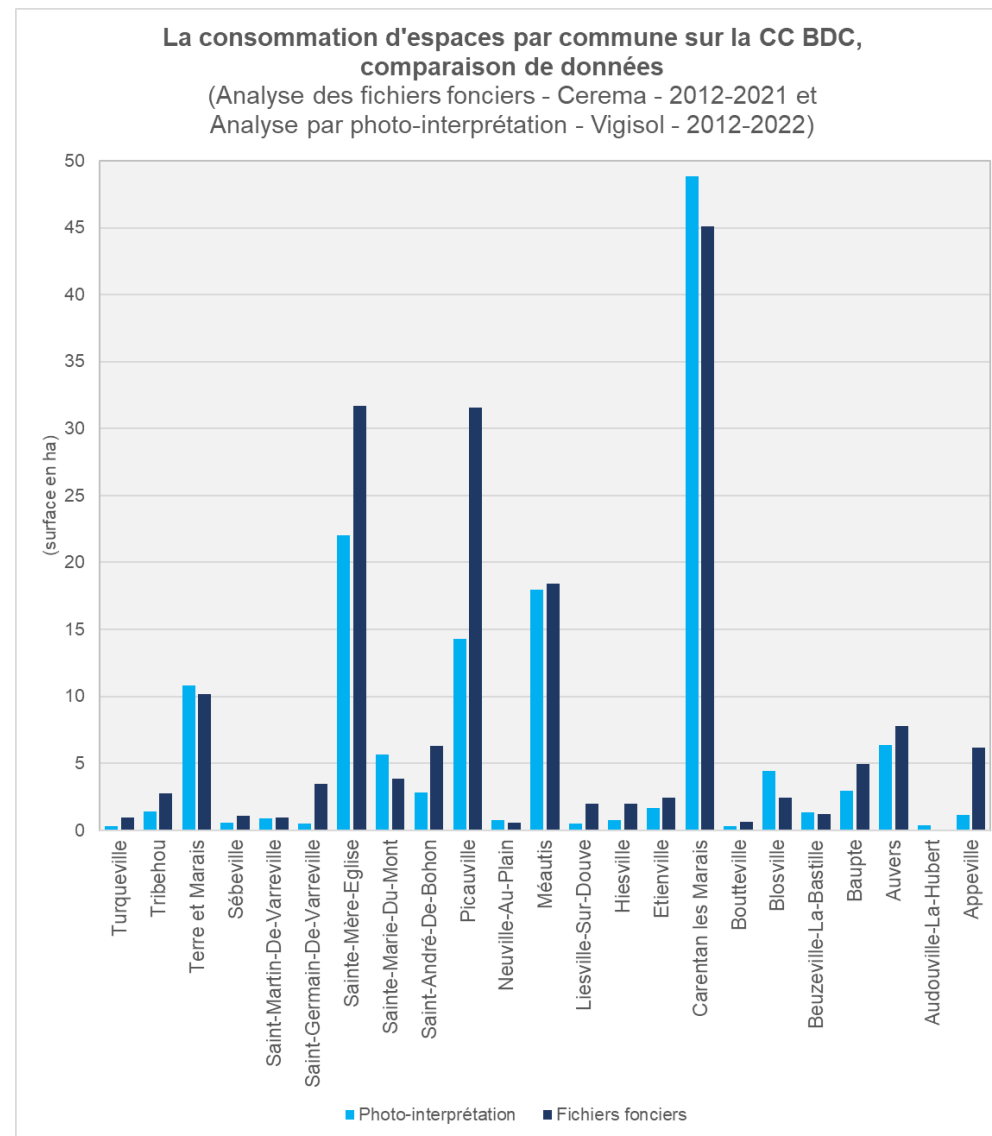
Au total, l'analyse par photo-interprétation montre une consommation d'espaces équivalente à 0,32 % du territoire intercommunal avec un écart allant de 0,05 % pour Turqueville et 1,24 % pour Bauphte.



1.2.3 Synthèse de la consommation d'espaces

	Analyse des Fichiers fonciers Cerema 2012 – 2021 (= 10 années « pleines »)	Analyse par photo-interprétation VigiSol 2012-2022 (= 10 années « pleines »)
Consommation d'espaces totale (en ha)	186,6 ha	146,7 ha
Consommation d'espaces hors « agricoles » et « en cours » (en ha)	186,6 ha	95,7 ha

Sur la CC BDC, l'analyse de la consommation d'espaces à travers l'analyse des fichiers fonciers du Cerema, montre une différence de 27 % avec la méthode de la photo-interpretation de VigiSol et près du double si les espaces agricoles et en cours ne sont pas comptabilisés.



ETUDE D'AMENAGEMENT COMMERCIAL DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA BAIE DU COTENTIN

DIAGNOSTIC & POTENTIELS

24 rue de la Bredauche - 45380 LA CHAPELLE ST MESMIN
Interlocuteur : Stéphane MERLIN
Tél : 02.38.43.41.38 – Fax : 02.38.70.50.95
Email : accueil@pivadis.fr



Une approche prospective
de l'urbanisme
pour un développement
économique durable



1. LES INCIDENCES DE LA SOCIOLOGIE SUR LES POTENTIELS COMMERCIAUX

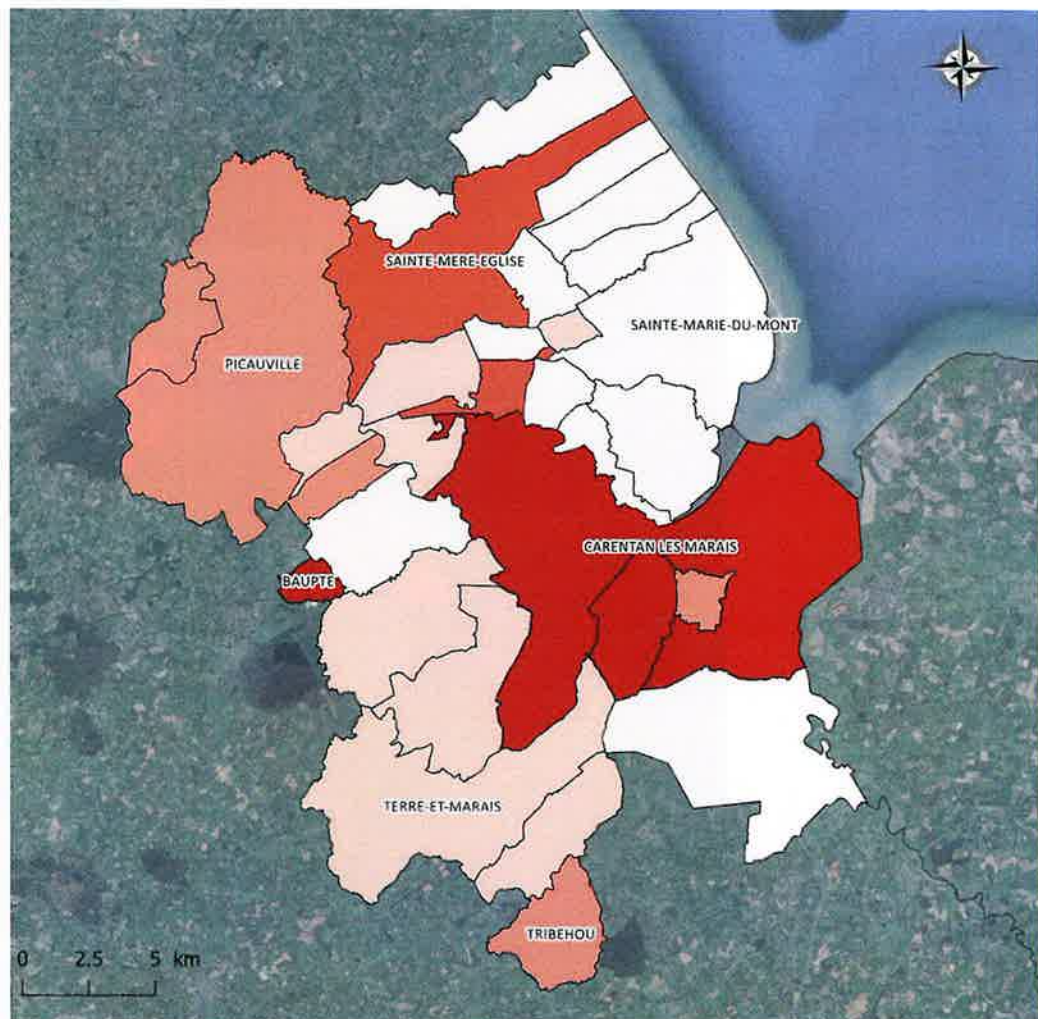
2. UNE OFFRE COMMERCIALE DANS LA MOYENNE

3. POTENTIELS DANS UNE LOGIQUE PROSPECTIVE

1.1. Densité de population: un facteur premier de concentration de l'offre...

23.500
habitants

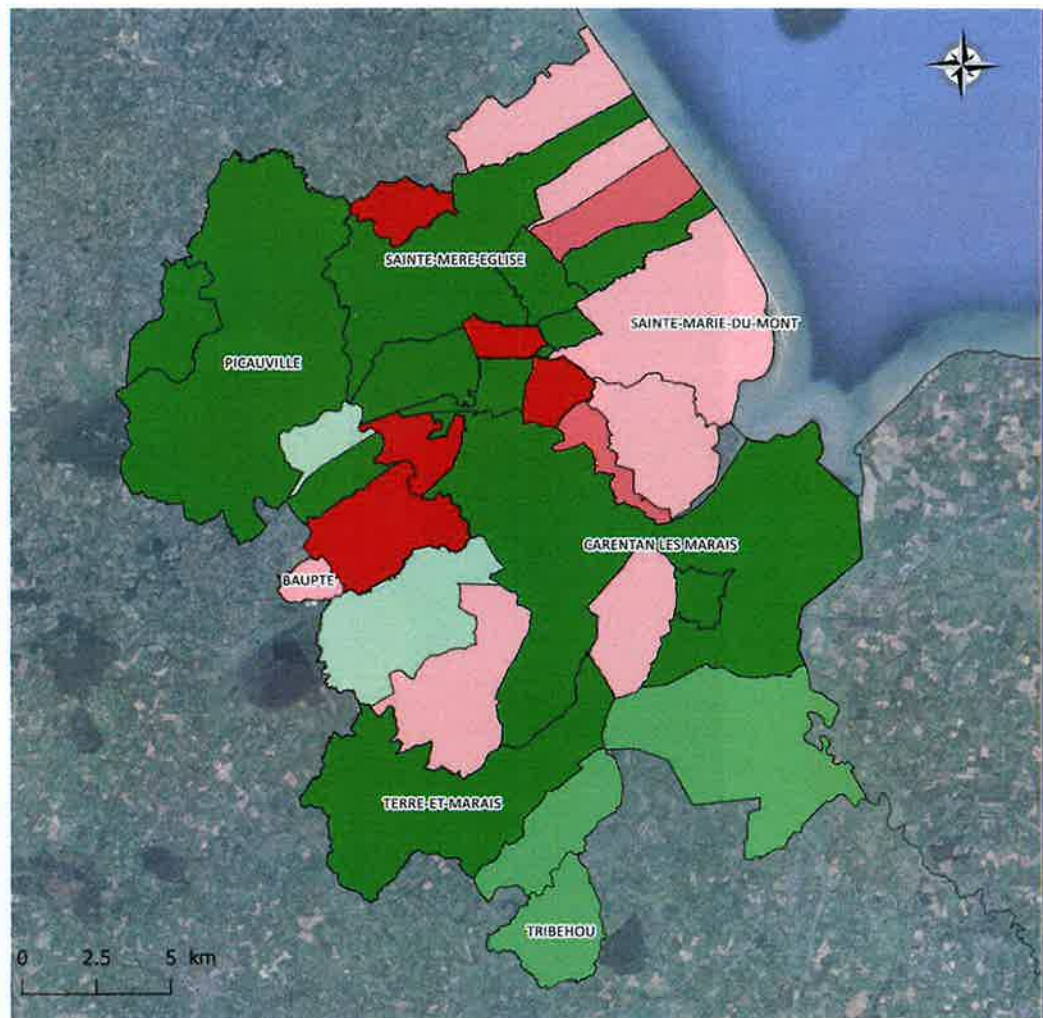
10.400
ménages
(env.
+55 / an)



SOURCE : INSEE 2015

... ainsi que la dynamique démographique.

2009-2015
-140
habitants



Taux de croissance annuel moyen de la population (2010-2015)

Taux de croissance annuel moyen

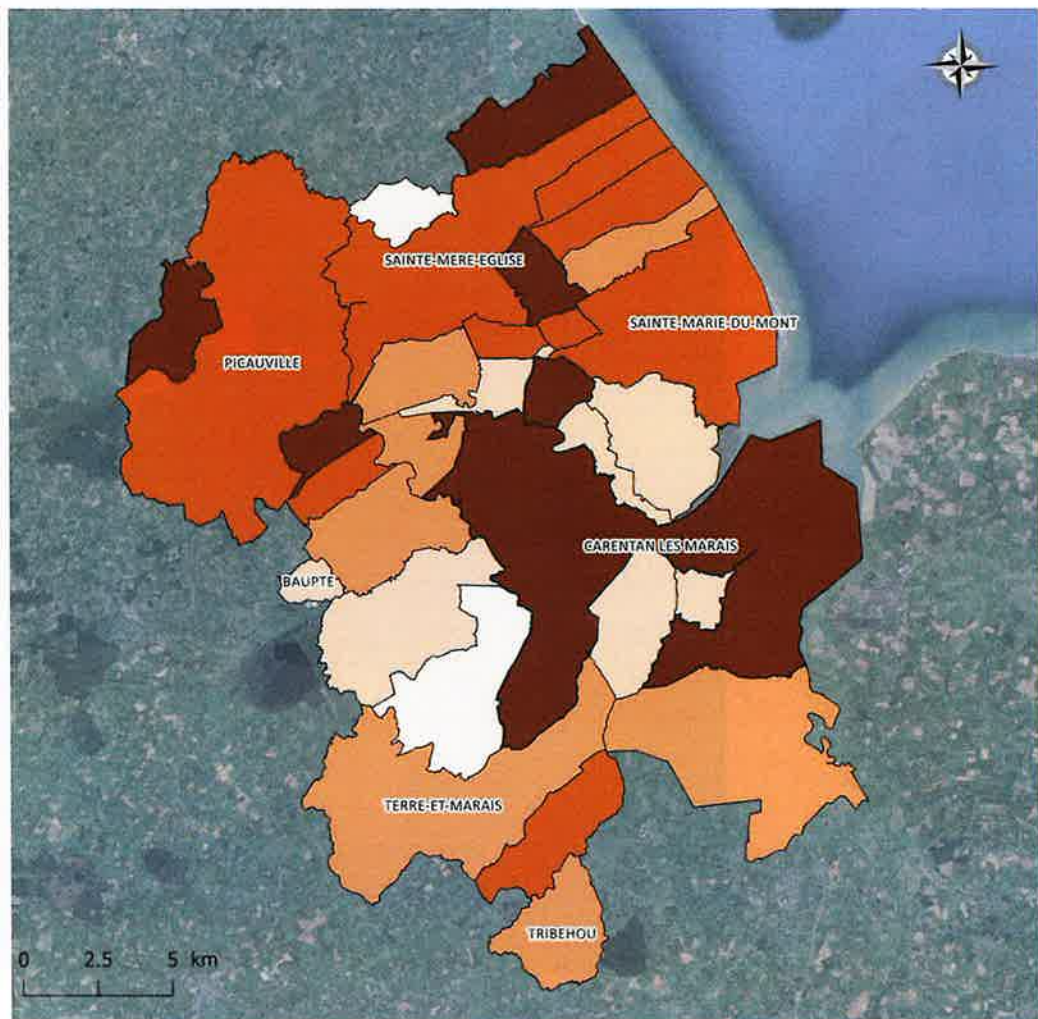
- Inf à -2%
- De -2 à -1%
- De -1 à 0%
- De 0 à 1%
- De 1 à 2%
- Sup. à 2%

SOURCE : INSEE 2015



Sources: INSEE Recensement « 2015 »

1.2. Evolution démographique : le rôle du desserrement des ménages.



**Proportion des ménages
composés d'une seule personne**

Part des ménages

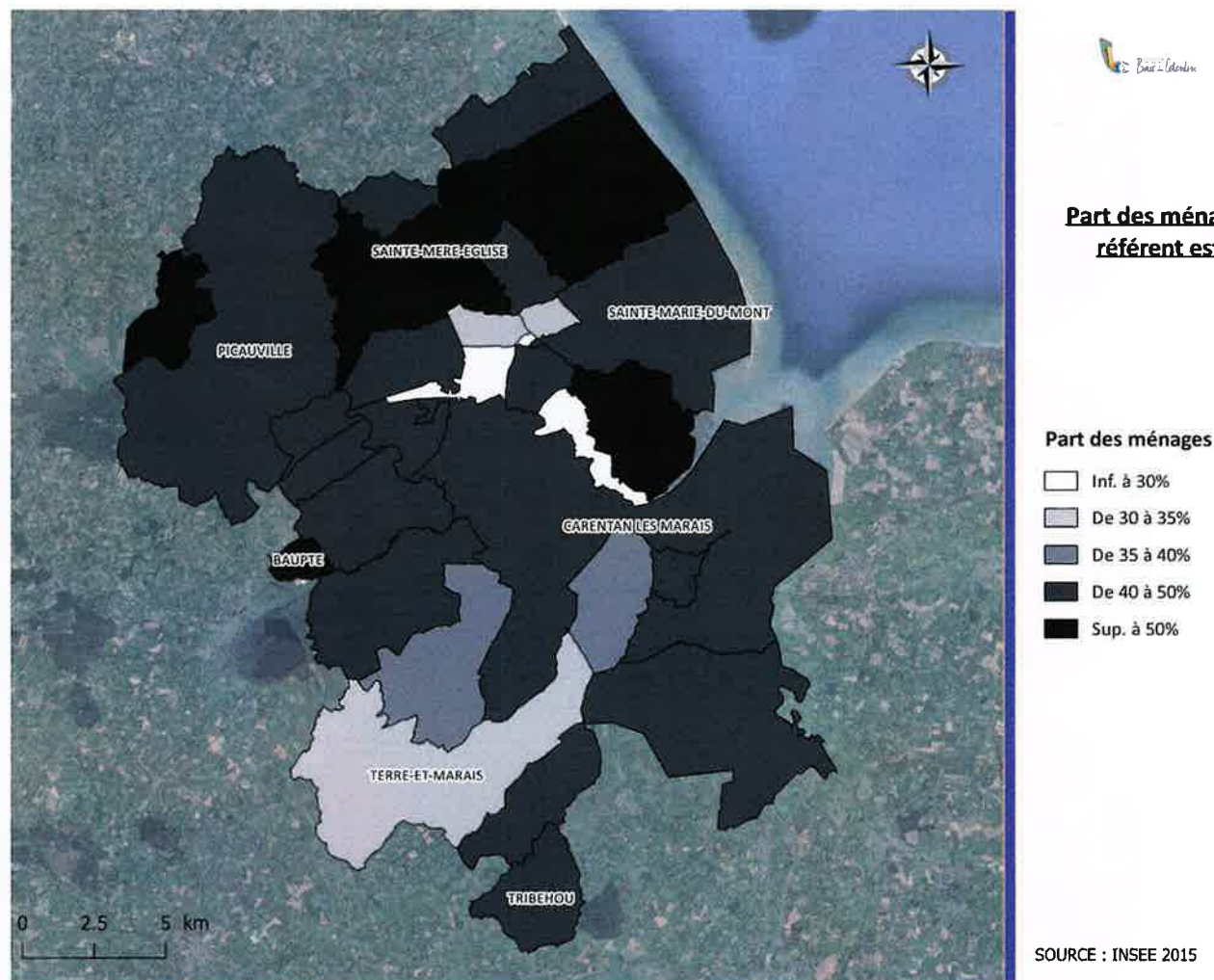
- Inf à 20%
- De 20 à 25%
- De 25 à 30%
- De 30 à 35%
- Sup. à 35%

SOURCE : INSEE 2015

1.3. Un poids très important des retraités dans la sociologie des ménages, qui interroge les potentiels futurs.

43% des ménages sont des retraités

+880 ménages retraités de 2009 à 2015

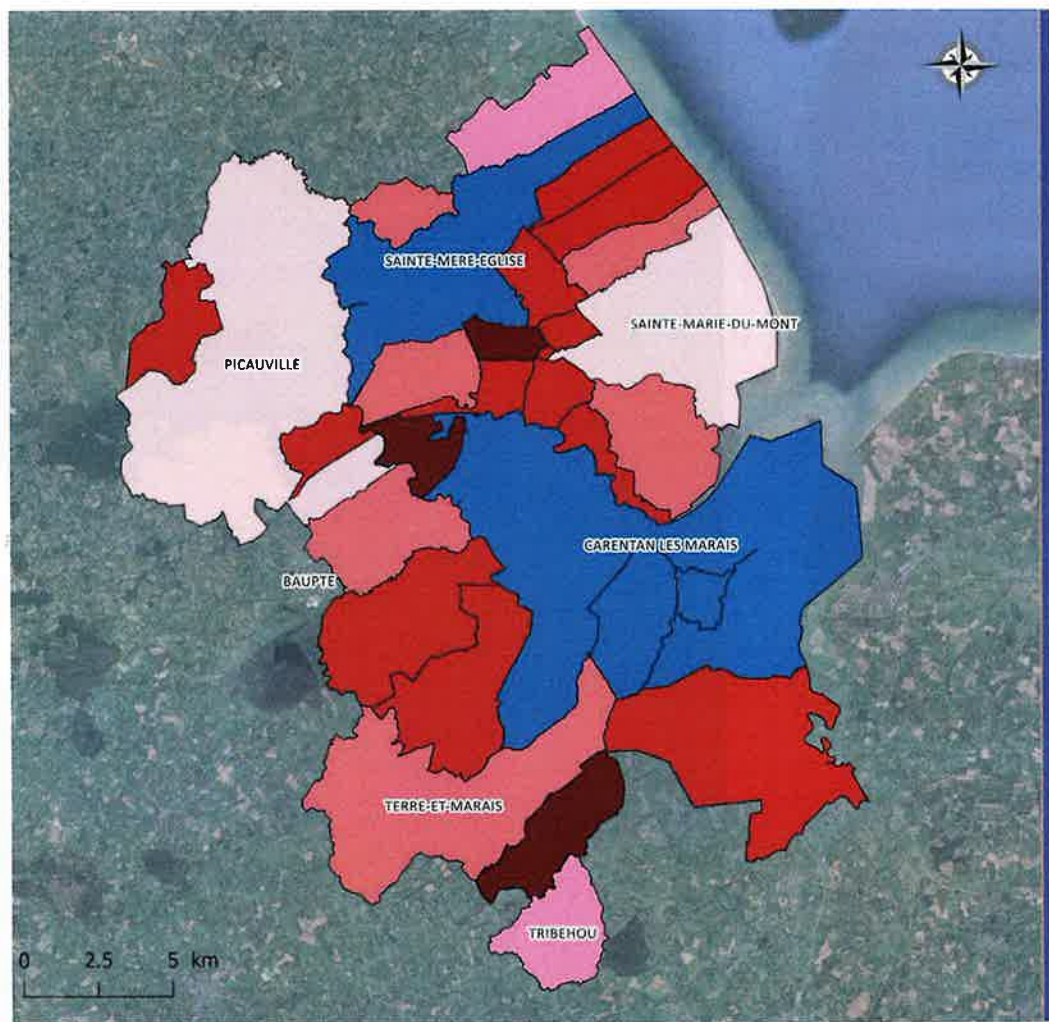


Sources: INSEE Recensement « 2015 ». Proportion de personnes vivant seules en France: 32%.

1.4. La mobilité domicile / travail, facteur de choix des lieux d'achats.

Un quasi équilibre emplois / actifs occupés: 94%

mais une baisse du nombre d'emplois (-600 de 2009 à 2015).



Indice de concentration de l'emploi

Ratio emplois au lieu de travail / Actifs occupés

■	Inf. à 20
■	De 20 à 40
■	De 40 à 60
■	De 60 à 80
■	De 80 à 100
■	Sup. à 100

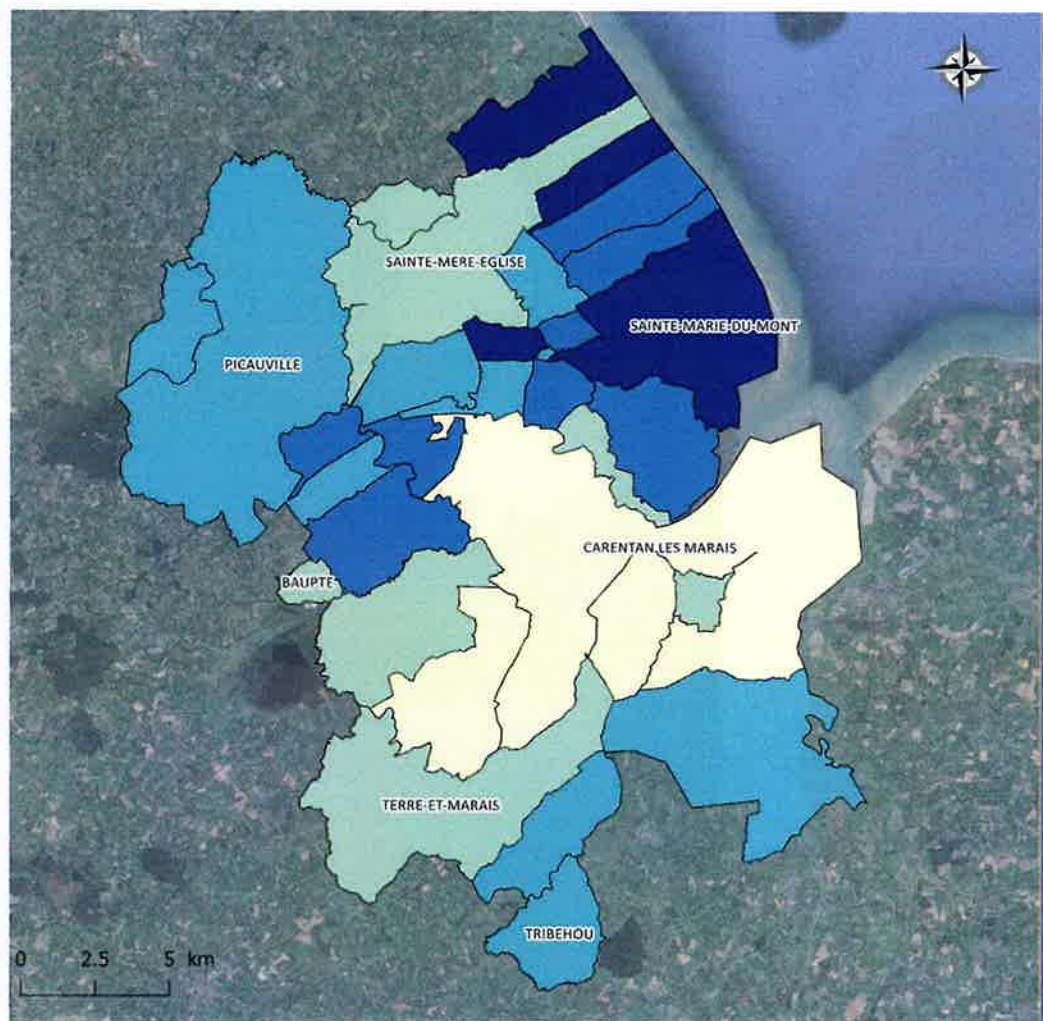
SOURCE : INSEE 2015

1.5. L'amplitude « touristique », un apport de potentiel commercial supplémentaire.

1.260
résidences
secondaires
(10%)
(-35 de 2009 à
2015).

158
chambres
d'hôtels

732
emplace-
ments de
camping



Poids des résidences secondaires

Part des résidences secondaires parmi les logements

- Inf. à 5%
- De 5% à 10%
- De 10 à 20%
- De 20 à 30%
- Sup. à 30%

SOURCE : INSEE 2015

1.5. L'amplitude « touristique », un apport de potentiel commercial supplémentaire.

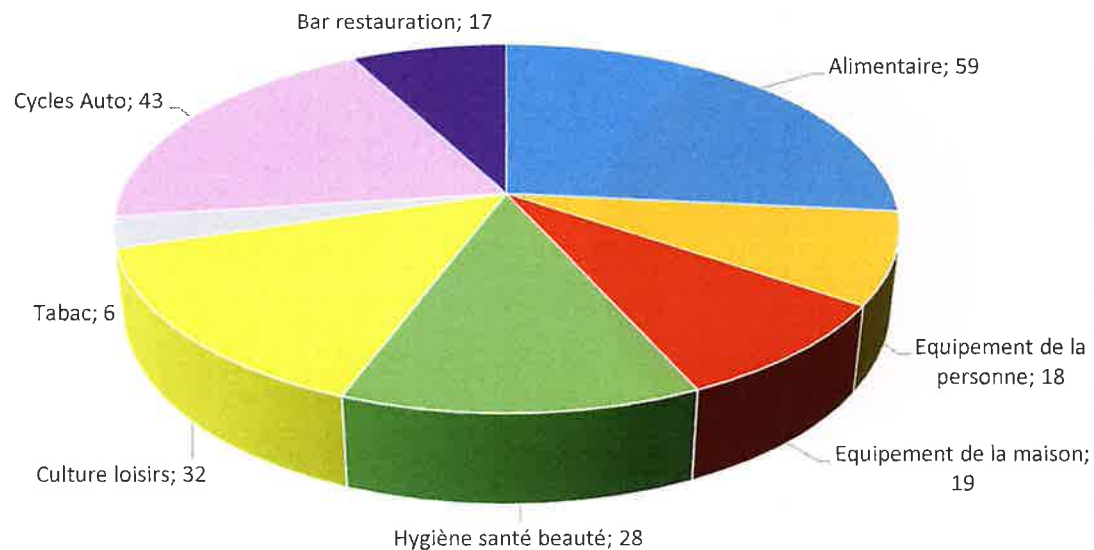


1.6. Evaluation du marché théorique.

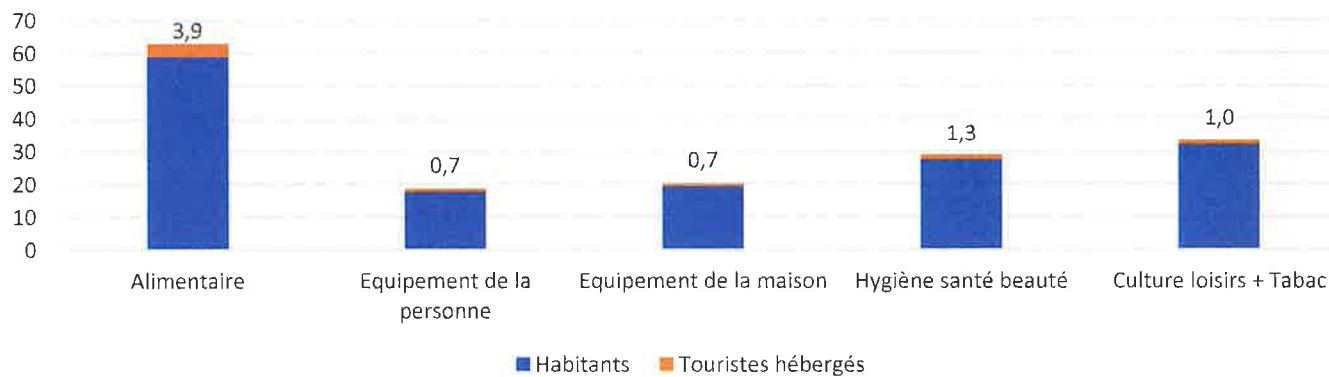
Une capacité de dépenses de l'ordre de 222 millions en 2019
(base: 10.550 ménages estimés)

Un apport de l'ordre de 7,6 M€ pour le « tourisme hébergé » (hors restauration)

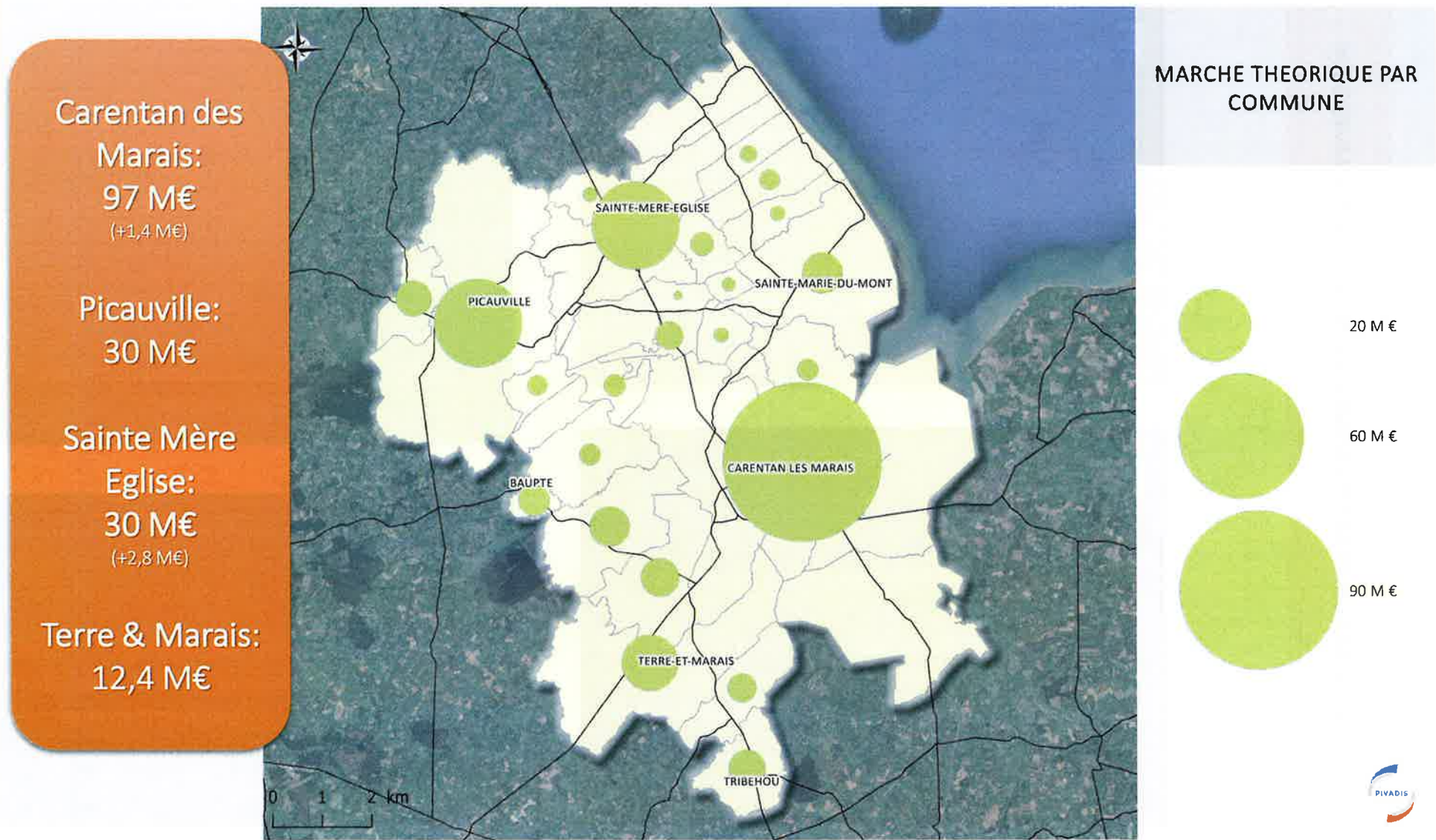
Marché théorique à l'échelle du territoire, en M€



Apport des touristes hébergés



1.6. Evaluation du marché théorique.



1.7. Bilan AFOM capacité de marché

Faiblesses

Forte proportion des personnes seules, mettant en cause le modèle commercial périphérique classique.

Proportion de ménages actifs CSP+ très faible (5% contre 12% en moyenne).

Menaces

Vieillessement très rapide des ménages.

Phénomène de desserrement des ménages qui forcément se ralentira, impliquant un risque de baisse de consommation, surtout combiné avec le vieillissement.

Atouts

Marché théorique assez concentré sur 3 communes pour un total de 220 millions d'euros.

Ratio emplois / actifs occupés quasi équilibré (94%).

8 M€ d'apports du tourisme hébergé (hors restauration),

Opportunités

Desserrement rapide des ménages compensant l'évolution démographique à court terme, augmentant mécaniquement le marché des besoins courants.

1. LES INCIDENCES DE LA SOCIOLOGIE SUR LES POTENTIELS COMMERCIAUX

2. UNE OFFRE COMMERCIALE DANS LA MOYENNE

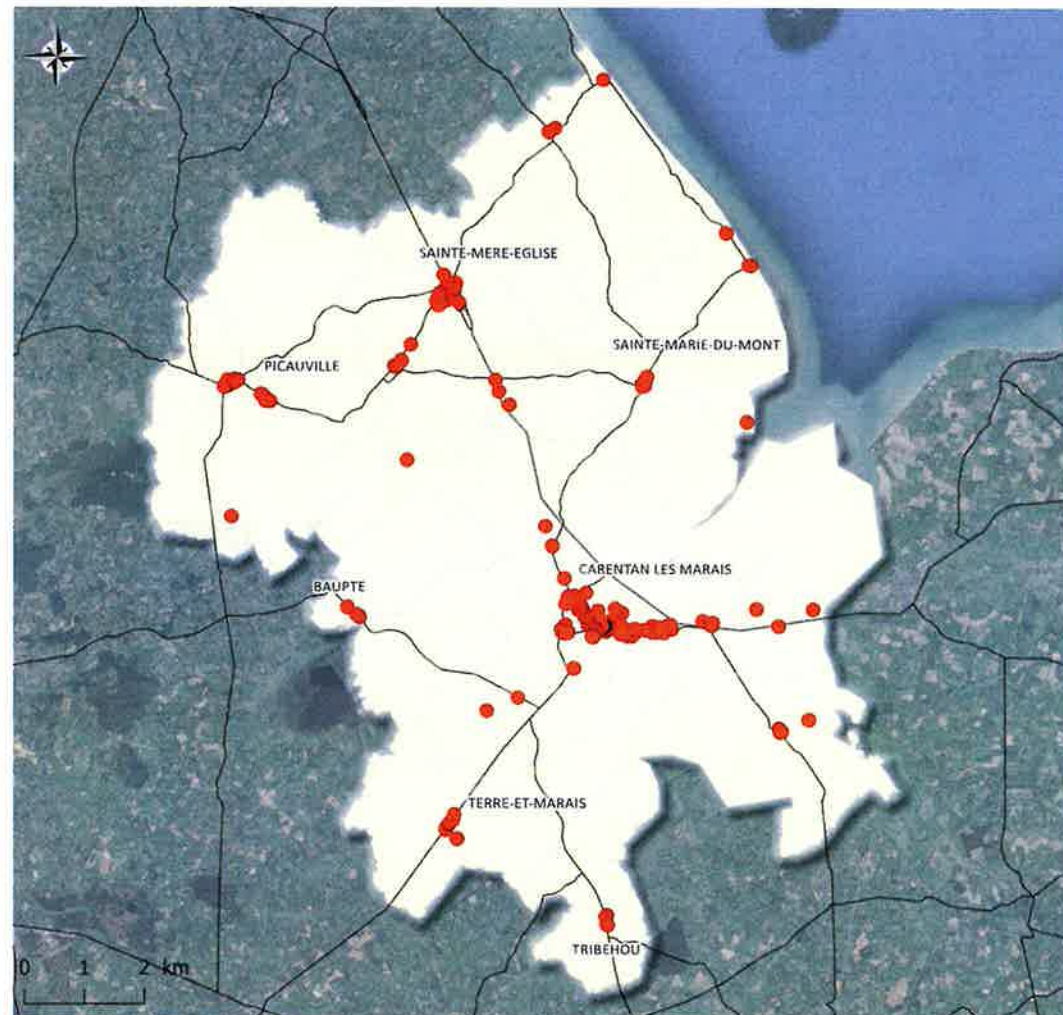
3. POTENTIELS DANS UNE LOGIQUE PROSPECTIVE

2.1. Localisation et densité de locaux commerciaux sur le territoire.

2. UNE OFFRE COMMERCIALE DENSE

493
locaux
commer-
ciaux

401
commerces
et services
actifs



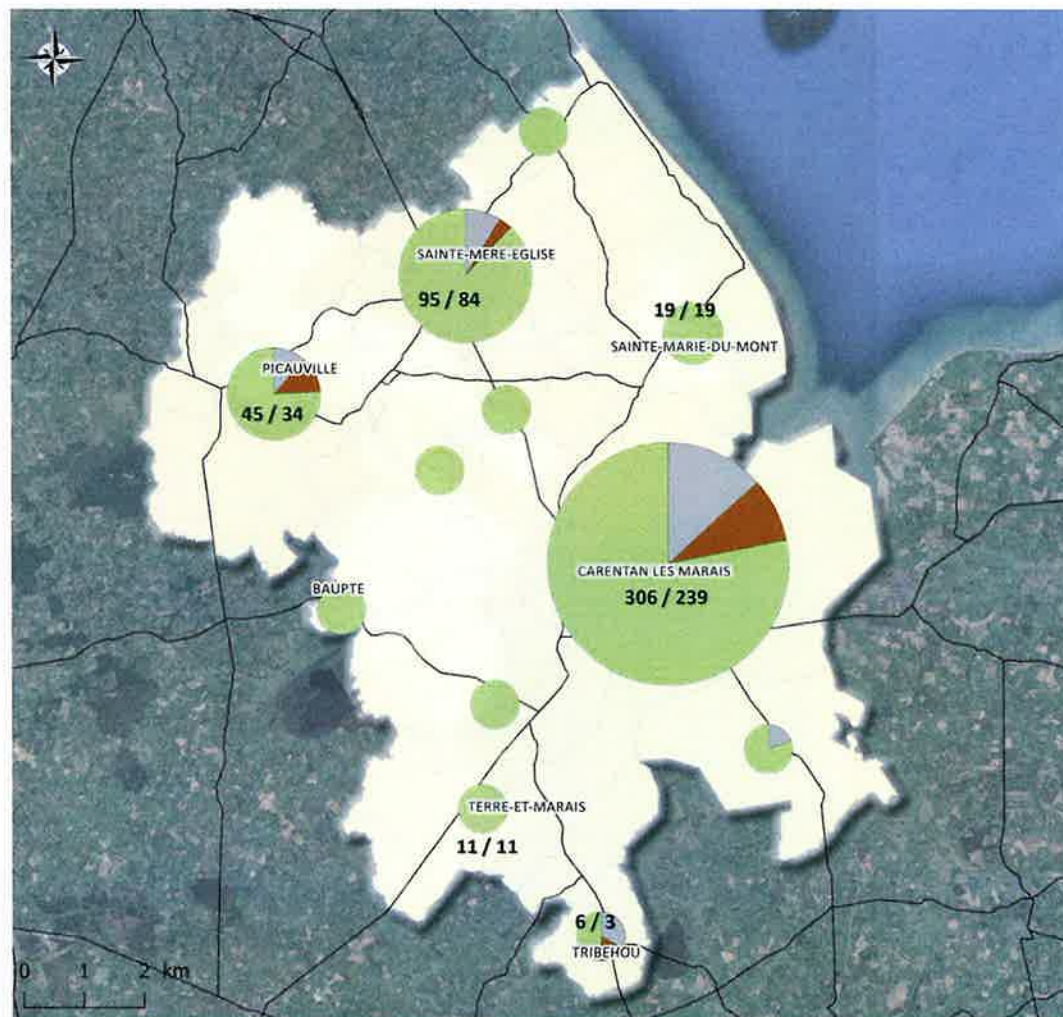
LOCAUX COMMERCIAUX
CC BAIE DU COTENTIN

● Local commercial

2.1. Localisation et densité de locaux commerciaux sur le territoire.

493
locaux
commer-
ciaux

401
commerces
et services
actifs



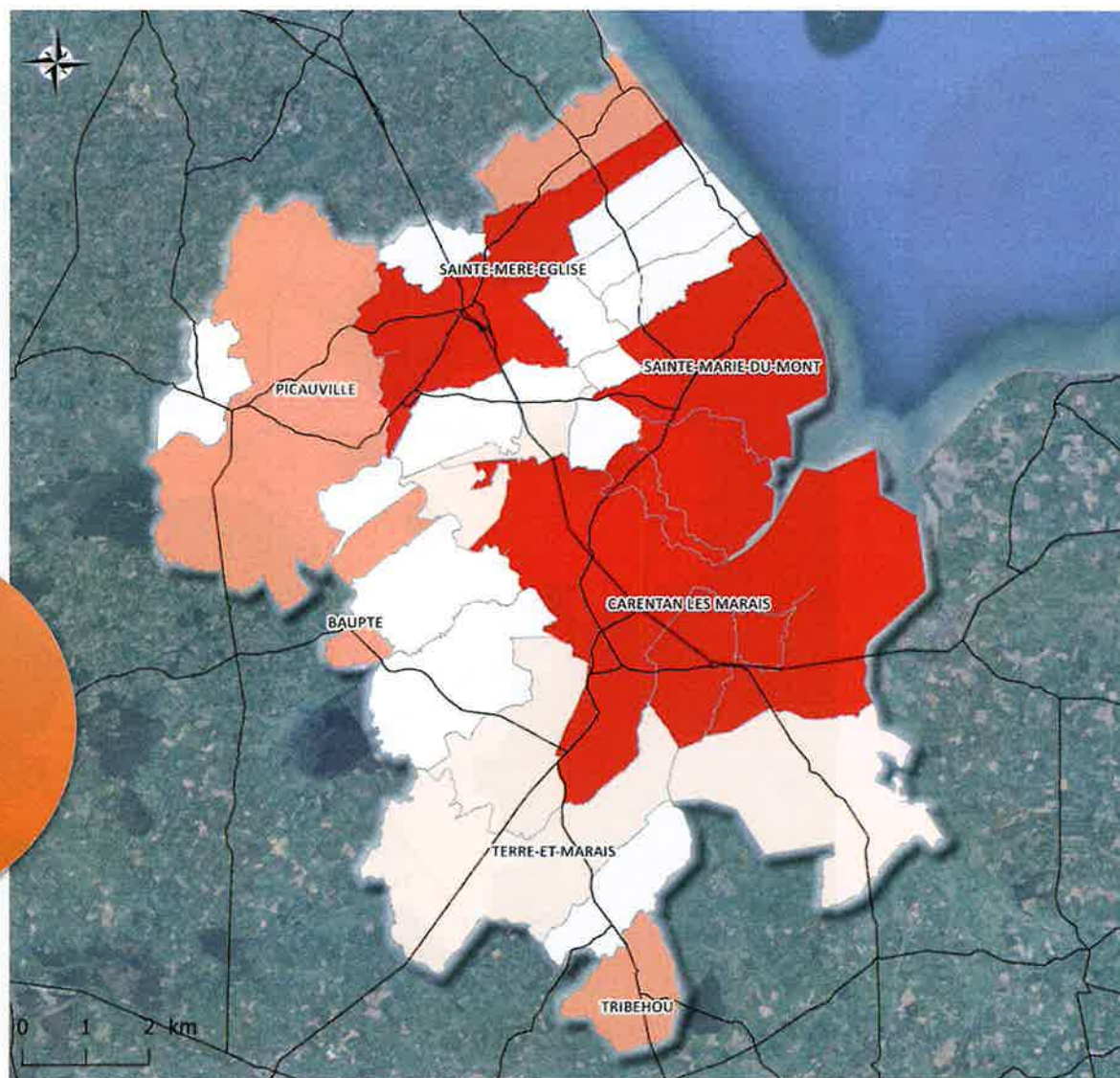
LOCAUX PAR COMMUNE

- Locaux actifs
- Locaux non commerciaux
- Locaux vacants

2.1. Localisation et densité de locaux commerciaux sur le territoire.

2. UNE OFFRE COMMERCIALE DENSE

47
habitants
par local
(comparatif: 1
local pour 68
habitants)

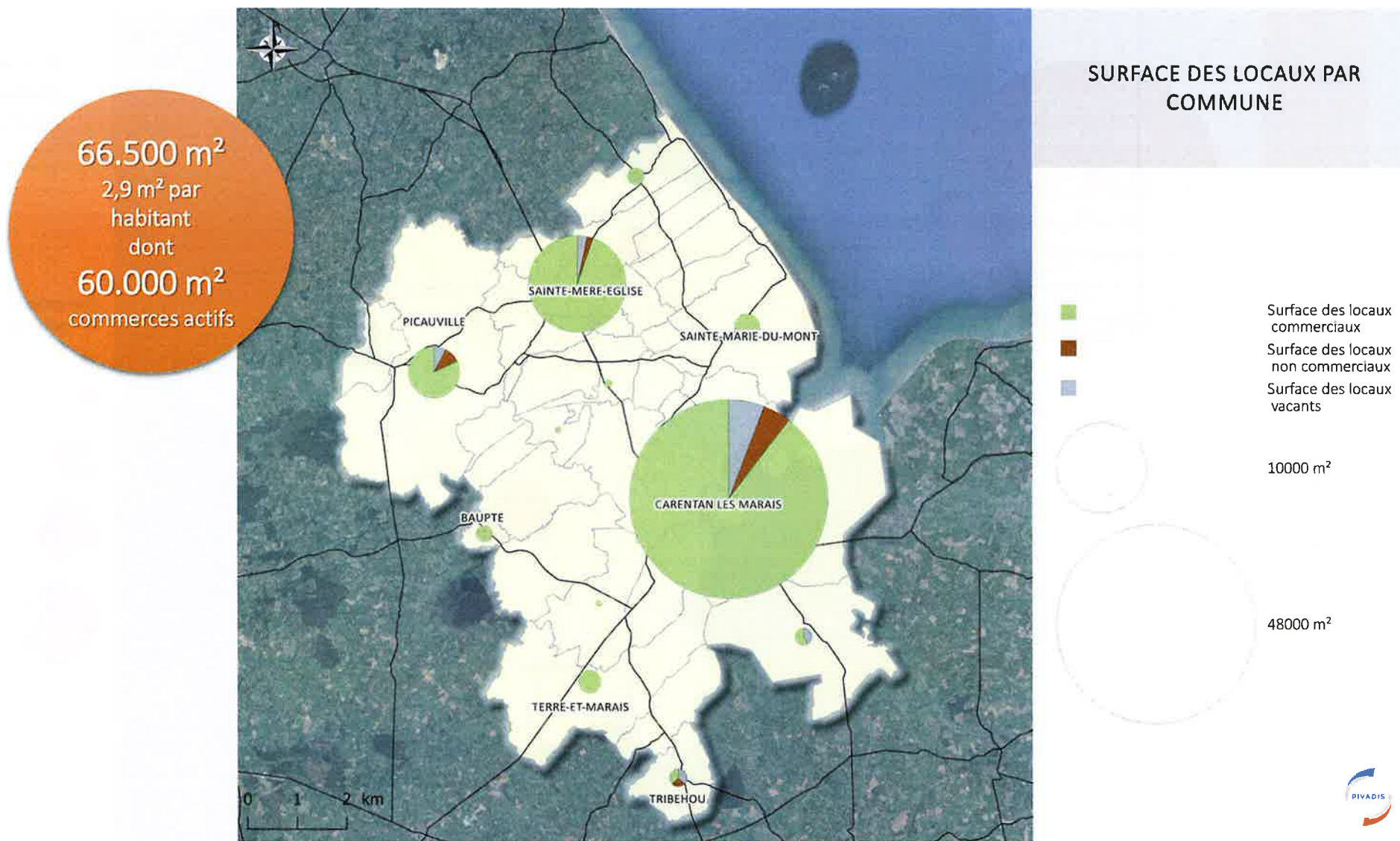


DENSITE DE LOCAUX COMMERCIAUX PAR HABITANTS ET PAR COMMUNE

Nb d'habitants par local

- Pas de locaux
- Entre 1 et 30
- Entre 30 et 60
- Entre 60 et 100
- Sup. à 100

2.1. Localisation et densité de locaux commerciaux sur le territoire.

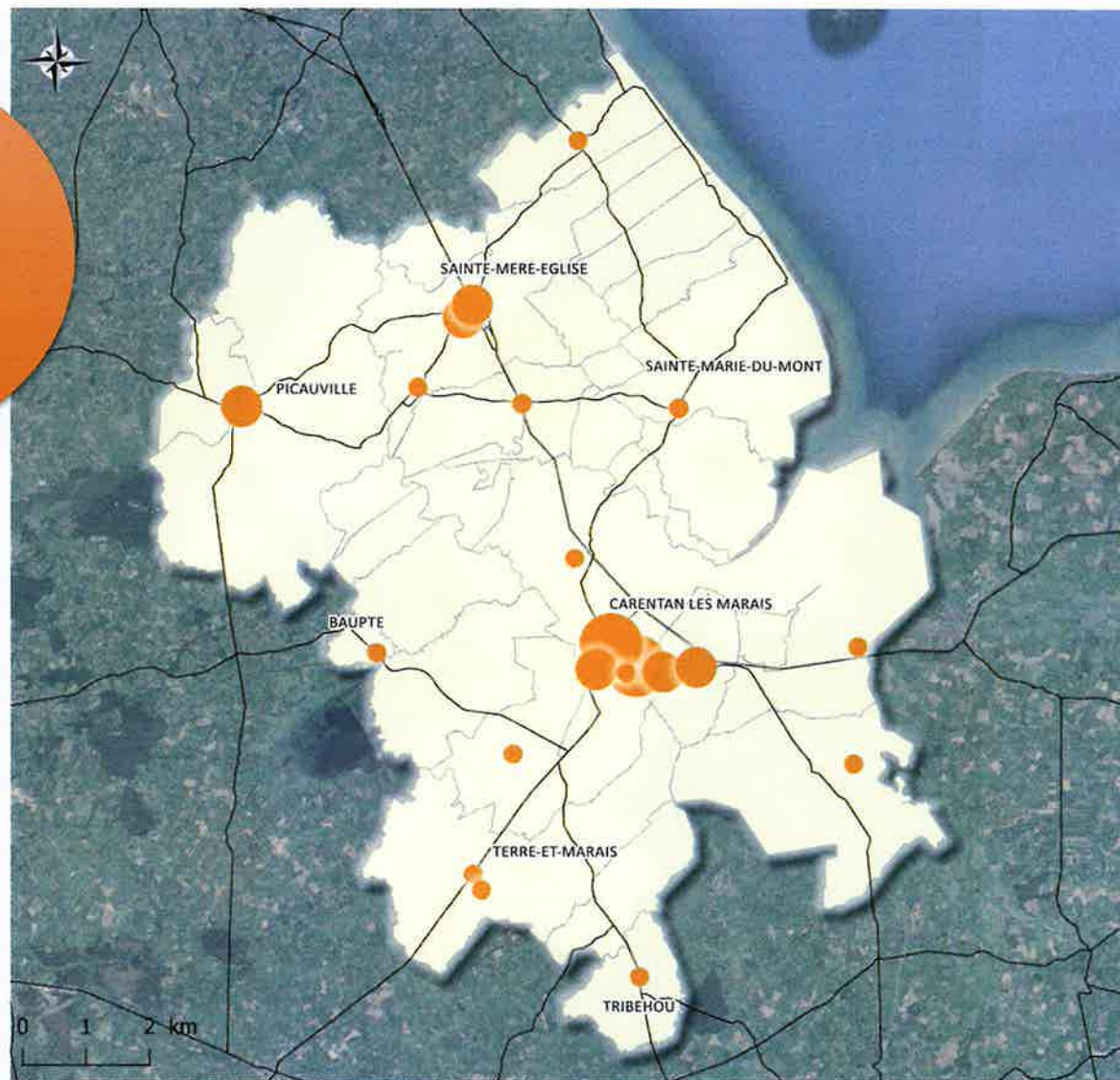


Sources: PIVADIS repérage sur sites Janvier / Février 2019 + bases de données surfaces de vente.



2.1. Localisation et densité de locaux commerciaux sur le territoire.

L'observation des surfaces par pôle montre un nb important de pôles sur Carentan

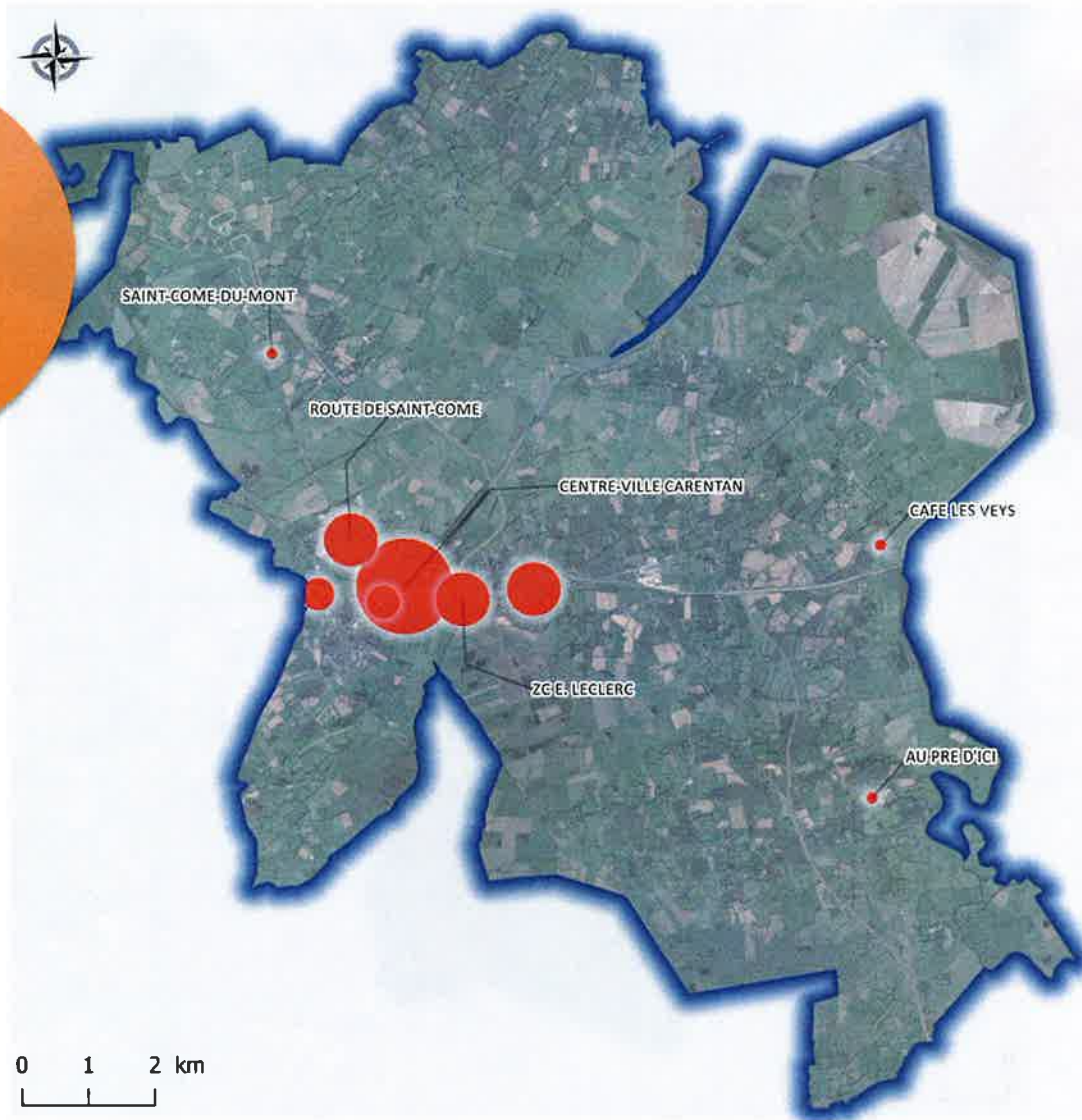


SURFACE DE VENTE CUMULEE PAR POLES COMMERCIAUX

Estimation de la surface de vente cumulée :

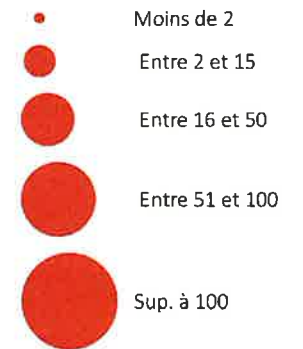
-  Inf. à 1 000 m²
-  Entre 1 000 et 10 000 m²
-  Entre 10 000 et 25 000 m²
-  Entre 25 000 et 50 000 m²
-  Sup. à 50 000 m²

9 sites
commerciaux
sur Carentan
les Marais

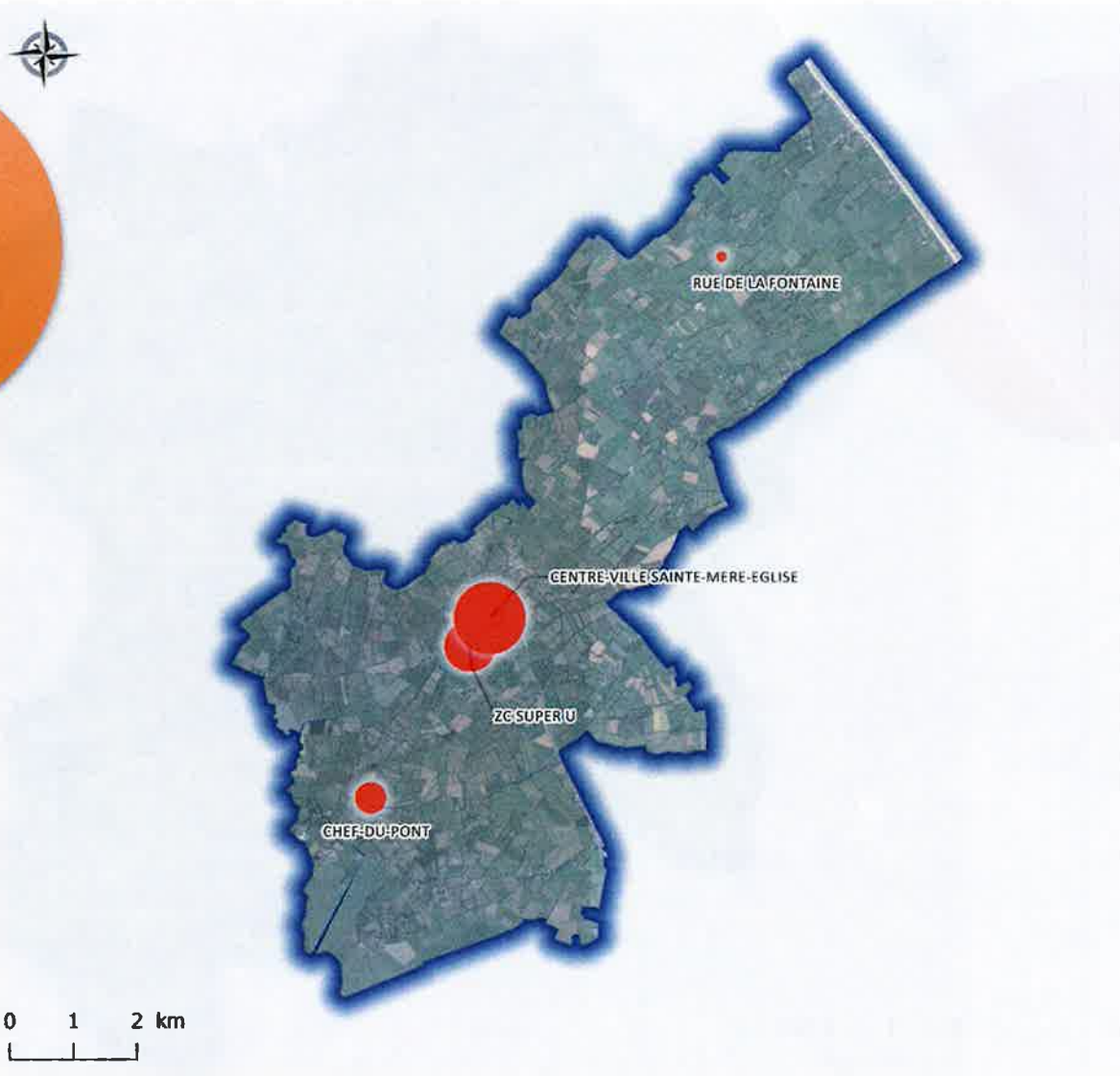


ARMATURE COMMERCIALE CARENTAN-LES-MARAIS

Nombre de locaux par pôles commerciaux



4 sites
commerciaux
sur Sainte
Mère Eglise

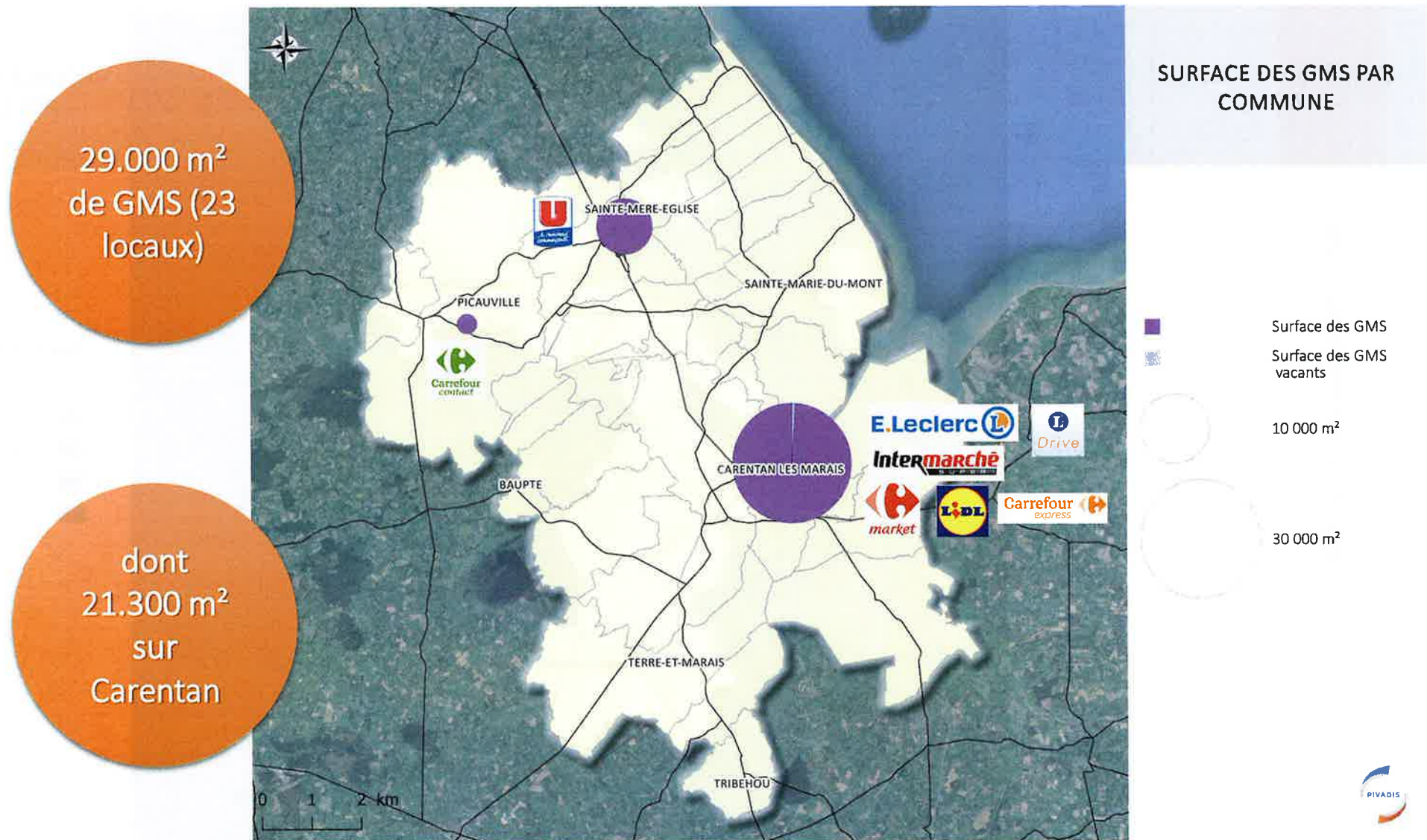


ARMATURE COMMERCIALE SAINTE-MERE-EGLISE

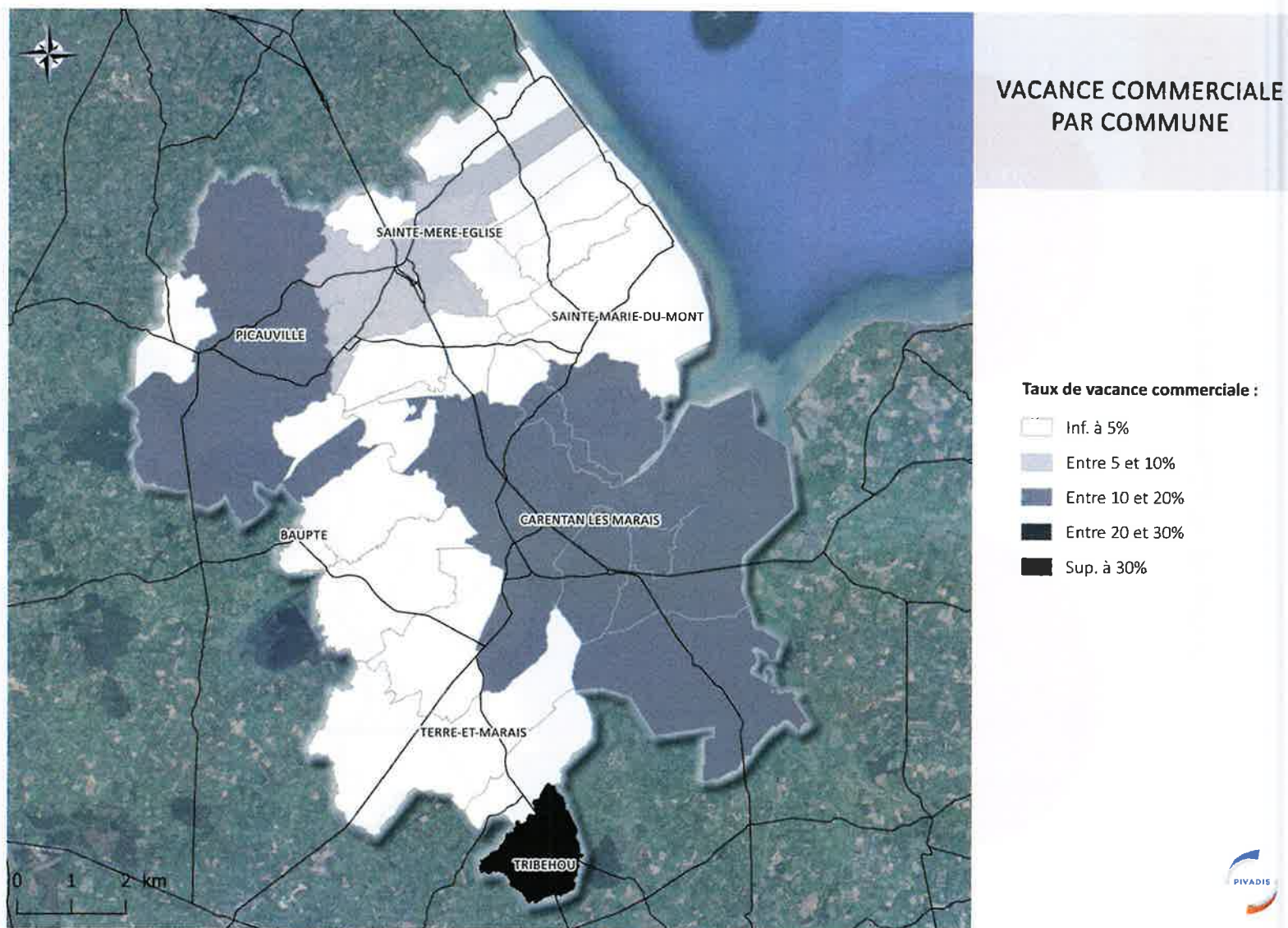


2.2. Une polarisation très forte des grandes et moyennes surfaces

2. UNE OFFRE COMMERCIALE DENSE



2.2. Une forte vacance de locaux ? Un indicateur à relativiser.

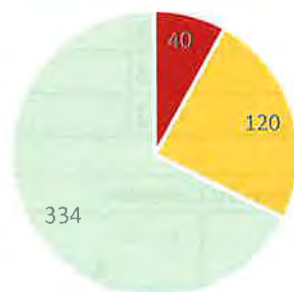


2.3. Etat des locaux : une situation tout à fait correcte, mais des locaux inactifs nécessitant beaucoup d'investissement.

Un assez bon état général, sauf pour les locaux inactifs.

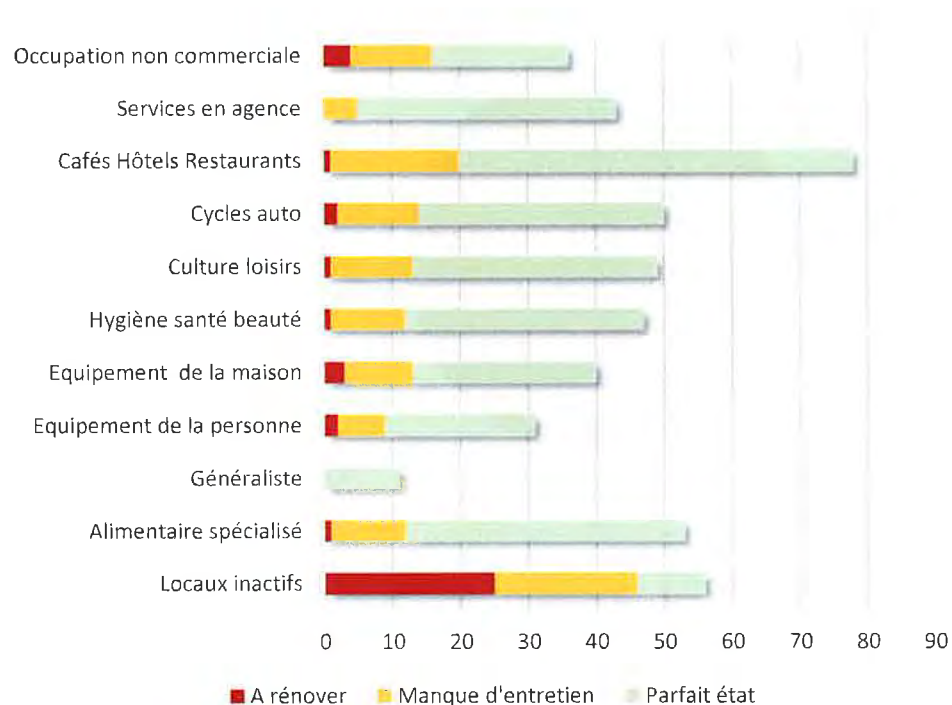
Un ¼ d'ets aux normes., supérieur à la moyenne (< 15%)

Etat des locaux commerciaux

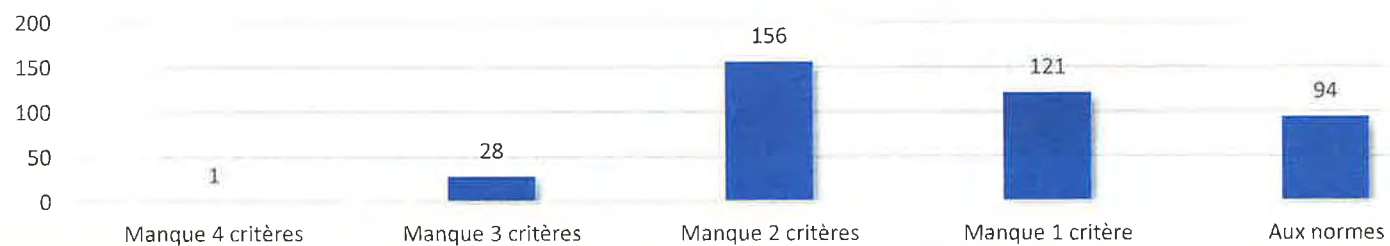


■ A rénover ■ Manque d'entretien ■ Parfait état

Etat des locaux commerciaux



Titre du graphique



2.4. Composition de l'offre : une situation équilibrée, mais avec certains manques de diversité qui rejoignent la tendance générale du Cotentin.

Offre généraliste et maison dominants en surfaces de vente

Une offre dense, au dessus de l'équilibre, sauf en équipement de la personne

	Nb de locaux	Surfaces de vente	%	% surfaces
Alimentaire spécialisé	53	2800	13%	5%
Généraliste	11	15996	3%	27%
Equipement de la personne	31	3640	8%	6%
Equipement de la maison	40	17564	10%	29%
Hygiène santé beauté	47	2190	12%	4%
Culture loisirs	49	7415	12%	12%
Cycles auto	50	990	12%	2%
Cafés Hôtels Restaurants	78	5535	19%	9%
Services en agence	43	3740	11%	6%
Total actifs	402	59870	100%	100%

	Baie du Cotentin		Equilibre théorique large zone		
	Nb de locaux	%		sans impact touristique	avec impact touristique
Alimentaire spécialisé	53	13%	12%	40	42
Généraliste	11	3%	2%	7	7
Equipement de la personne	31	8%	12%	40	42
Equipement de la maison	40	10%	10%	33	35
Hygiène santé beauté	47	12%	12%	40	42
Culture loisirs	49	12%	11%	37	38
Cycles auto	50	12%	10%	33	35
Cafés Hôtels Restaurants	78	19%	20%	67	69
Services en agence	43	11%	11%	37	38
Total actifs	402	100%	100%	334	346

* Comparatif base "large zone" sur 1.699 communes (8,6 M d'habitants)

2.4. Composition de l'offre : une situation équilibrée, mais avec certains manques de diversité liés au poids démographique du territoire.



Marché théorique	121,8 M€	39,5 M€	29,1 M€	28,1 M€
Nb d'ets actifs	182	77	69	74
Surfaces de vente	23.000 m²	18.250 m²	10.000 m²	8.750 m²

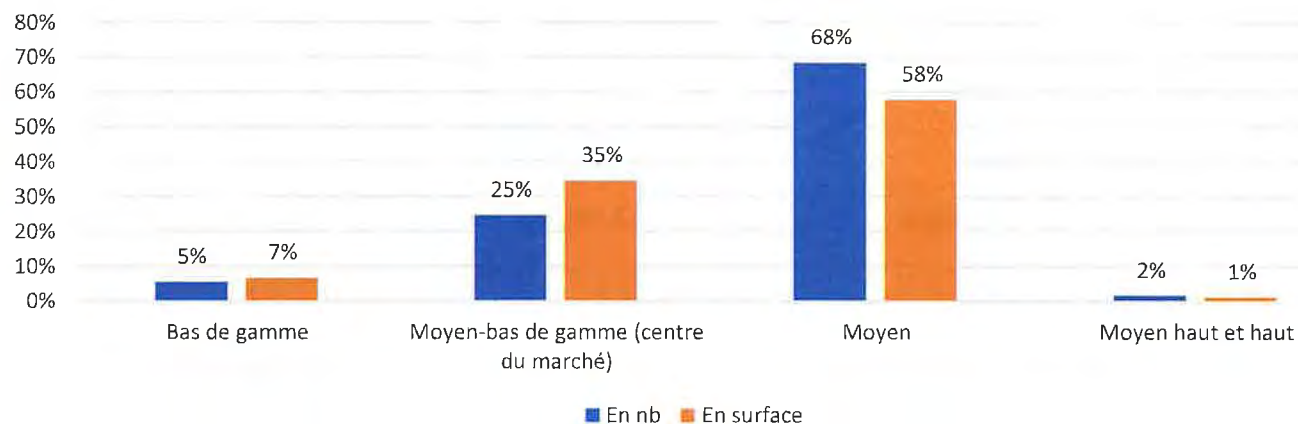
2.6. Positionnement et présence des enseignes.

Une offre très centrée...

... générant du coup un manque de diversité, normal à cette échelle.

	Bas de gamme	Moyen-bas de gamme (centre du marché)	Moyen	Moyen haut et haut
Alimentaire spécialisé		5	48	
Généraliste	4	7		
Equipement de la personne	6	1	23	1
Equipement de la maison			36	3
Hygiène santé beauté	2	19	26	
Culture loisirs		10	37	
Cycles auto		4	9	1
Cafés Hôtels Restaurants	6	33	39	
Services en agence		2	7	
Total	18	81	225	5

Répartition de l'offre en gammes de prix



2.7. Bilan AFOM Offre commerciale.

Faiblesses

Manque de diversité en équipement de la personne.

Répartition par gamme de prix manquant de largeur.

Menaces

Très forte concentration des grandes surfaces alimentaires sur Carentan, modèle remis en cause dans leur modèle par les mutations comportementales.

Multiplicité des sites commerciaux sur Carentan.

Atouts

Forte densité commerciale:
401 commerces et services actifs
60.000 m² de surfaces de vente actives

Forte densité en grandes surfaces généralistes et équipement de la maison.

Bon état général des commerces actifs.
Moins de 20% de commerces « fragiles ».

Bonne présence en alimentaire spécialisé.

Taux de vacance inférieur à la moyenne (11%).

Opportunités

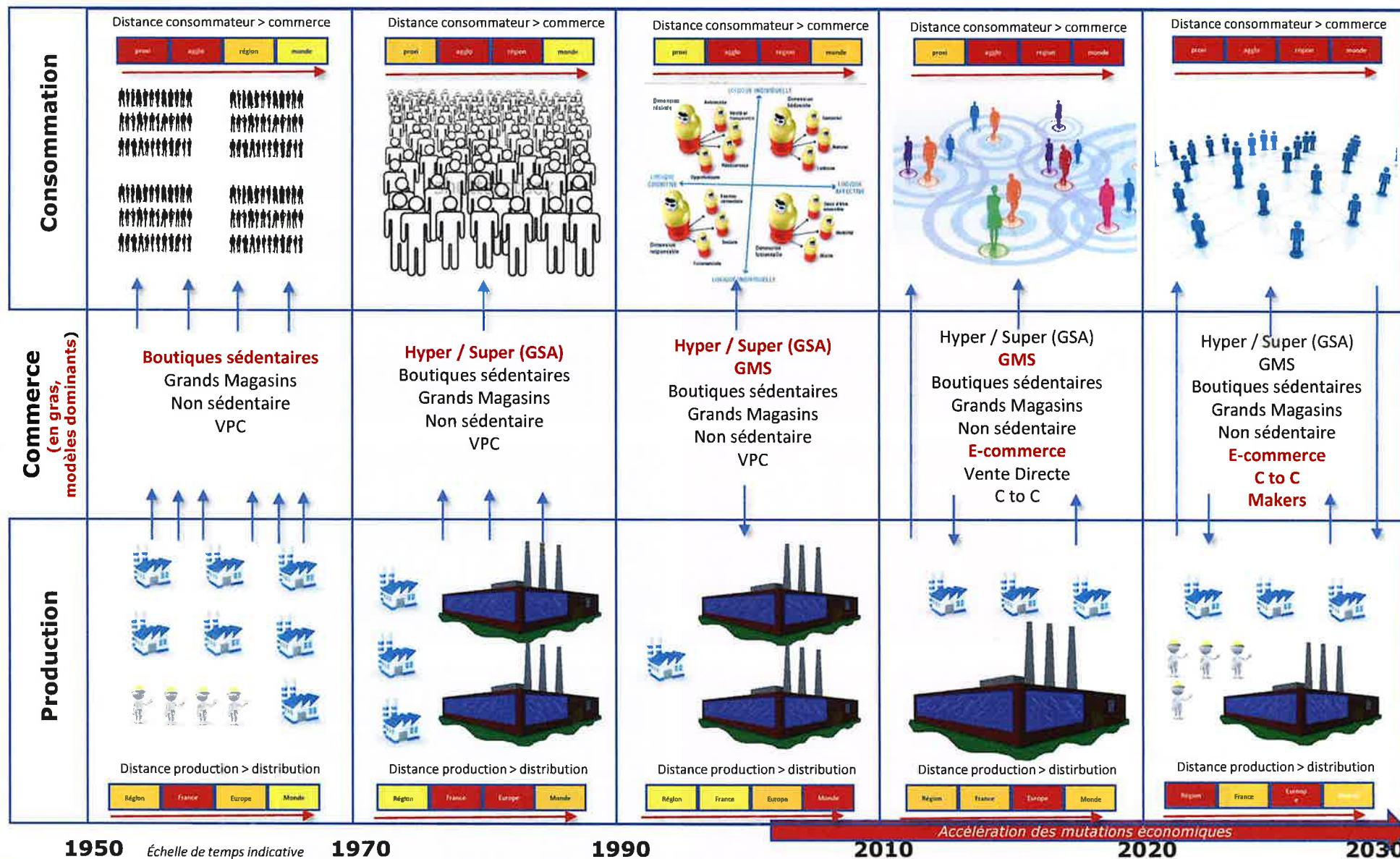
1. LES INCIDENCES DE LA SOCIOLOGIE SUR LES POTENTIELS COMMERCIAUX

2. UNE OFFRE COMMERCIALE DENSE

3. POTENTIELS DANS UNE LOGIQUE PROSPECTIVE

3.1. Une réflexion qui doit prendre en compte une mutation profonde des comportements et attentes

3 POTENTIELS DANS UNE LOGIQUE PROSPECTIVE ?



3.2. Capacités d'évolution du marché théorique et du chiffre d'affaires des commerces physiques du territoire.

3 POTENTIELS DANS UNE LOGIQUE PROSPECTIVE ?

