SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE

PARTIE 1 - FEVRIER 2022

coeurcotefleurie.org

Bénerville-sur-Mer | Blonville-sur-Mer | Deauville | Saint-Arnoult
Saint-Gatien-des-Bois | Saint-Pierre-Azif | Touques | Tourgéville
Trouville-sur-Mer | Vauville | Villers-sur-Mer | Villerville

cœur côte fleurie
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

PREAMBULE 2
INTRODUCTION 3
1. Contexte 4
1.1 Un contexte national favorable 4
1.2 La mobilité au centre des enjeux locaux 4
2. Organisation, gouvernance et concertation 6
3. Diagnostic 7
3.1 Une faible pratique du vélo sur le territoire 7
3.2 Les aménagements cyclables existants 11
3.3 Des ruptures artificielles et naturelles 15
3.4 Une offre de stationnement et de services vélos à renforcer 20
3.5 Un territoire traversé par de grands itinéraires cyclables 25
4. Enjeux et objectifs poursuivis 28
Annexes 32

PREAMBULE

Ce document constitue la première partie du schéma directeur cyclable engagée par la Communauté de Communes Cœur Côte Fleurie. Cette première partie, actée en conseil communautaire du 02/04/2022, présente le diagnostic, les enjeux et les objectifs poursuivis. Le plan d'action, les éléments de suivi et d'évaluation, et le plan pluriannuel d'investissement viendront finaliser ce schéma (qui sera validé dans sa globalité en conseil communautaire dans un second temps).

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

INTRODUCTION

La Communauté de Communes Cœur Côte Fleurie (CCCCF) est un territoire littoral qui se caractérise par une côte urbanisée, densément peuplée et fréquentée autour de stations et villes de bord de mer connues mondialement comme Deauville, et un arrière-pays typique du bocage normand découpé par une grande vallée plate orientée nord-sud. La CCCCF regroupe 12 communes du Pays d'Auge et compte plus de 21 000 habitants (jusqu'à 120 000 en haute saison).

La CCCCF est un espace tourné vers le tourisme et la villégiature, notamment sur le littoral. Cette activité séculaire a modelé le territoire et influence considérablement son fonctionnement, notamment en termes de flux. En effet, la CCCCF peut connaître des pics de fréquentation certains weekends et pendant la haute saison touristique engendrant des moments d'intensité, voire de congestion, qui succèdent à des phases plus apaisées en semaine et au cœur de l'hiver. La crise sanitaire liée à la COVID 19 a augmenté la fréquence de ces périodes de grande fréquentation du territoire.

En complémentarité de son littoral urbanisé, une grande partie du territoire de la CCCCF présente un visage rural ponctué de prairies, bocages, manoirs, haras et belles propriétés.

Ce littoral et cet arrière-pays riche en paysages sont donc propices à la pratique du vélo de loisirs.

Territoire très attractif, la CCCCF concentre de nombreux emplois et établissements scolaires. Les actifs et étudiants représentent des cibles prioritaires à la pratique du vélo au quotidien. Or, en territoires périurbains et ruraux, ce mode de déplacement peine à trouver une place puisque le recours à l'automobile y est quasi systématique. Proposer une offre d'itinéraires sécurisés constitue un levier indispensable pour développer l'usage du vélo au quotidien sur le territoire intercommunal.

Face aux enjeux environnementaux, à l'évolution rapide des pratiques touristiques tournées vers le vélo-loisirs/itinérant et pour faire évoluer les habitudes de déplacement au quotidien, l'adaptation du territoire aux mobilités actives paraît indispensable. S'ajoutent des enjeux de santé, touristiques et économiques, qui ont conduit la Communauté de Communes et ses communes membres à identifier la politique cyclable comme une priorité.

Le développement de la pratique du vélo sur le territoire suppose un projet d'ensemble mêlant : développement des infrastructures cyclables et du stationnement, renforcement de la sécurité des cyclistes, intermodalité, déploiement de services-vélos, conception d'une stratégie de communication et de sensibilisation, accompagnement au changement de comportement… Pour définir une stratégie cohérente de développement de l'usage du vélo, la Communauté de Communes s'est engagée depuis septembre 2020 dans l'élaboration de ce Schéma Directeur Cyclable.

COMMUNAUTE DE COMMUNES CŒUR CÔTE FLEURIE

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

1. CONTEXTE

1.1 UN CONTEXTE NATIONAL FAVORABLE

Au centre des enjeux politiques nationaux et locaux, les mobilités actives ont connu une véritable montée en puissance en 2020. La crise sanitaire liée au Coronavirus a également marqué le développement d'aménagements cyclables provisoires dans les centres urbains.

En 2018, le Plan « Vélo et mobilités actives » a été présenté par le Gouvernement. L'objectif visé est de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %. Un budget de 350 millions d'euros sur 7 ans a été alloué au fonds national « mobilités actives » en vue de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants au sein des collectivités.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, a définit précisément les mobilités actives. Il s'agit de *« l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire (marche, vélo), avec ou sans assistance motorisée (à l'exception des trottinettes électriques) »*. Le vélo a donc été reconnu comme mode de déplacement à part entière.
Afin de répondre aux objectifs fixés par le Plan « Vélo et mobilités actives », la LOM comprend plusieurs mesures en faveur du développement des déplacements à vélo :

- Développer des aménagements cyclables de qualité et sécurisés (déploiement de stationnements sécurisés dans les gares ferroviaires/routières et pôles d'échanges multimodaux, possibilité d'embarquement des vélos non démontés dans les trains et autocars prévue dans tous les trains neufs et rénovés) ;
- Lutter contre le vol des vélos (marquage / identification obligatoire des vélos neufs et d'occasion à partir du 1er janvier 2021) ;
- Inciter à l'usage du vélo (versement du forfait mobilité durable aux salariés se rendant au travail à vélo, en covoiturage ou autres services de mobilité partagée) ;
- Développer une culture du vélo (mise en place du programme « Savoir rouler à vélo » pour permettre à chaque élève, à son entrée dans un établissement du second degré, de maîtriser la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public).

La LOM a également opéré un changement important en termes de gouvernance. En effet, afin que l'ensemble du territoire national soit couvert par une autorité organisatrice de la mobilité, le schéma d'organisation territoriale de la compétence « mobilité » a été réorganisé autour de deux niveaux de collectivités : la Région, Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) régionale, et l'EPCI, AOM locale, échelon de proximité pour favoriser des solutions adaptées aux besoins de chaque territoire. Le 26 mars 2021, le Conseil Communautaire de la CCCCF s'est prononcé en faveur de la prise de compétence « mobilité » (voir délibérations en Annexes). L'élaboration de ce Schéma Directeur Cyclable par la CCCCF, nouvellement AOM, prend donc tout son sens (à noter que la compétence voirie reste partagée entre les communes et le Département).

1.2 LA MOBILITE AU CENTRE DES ENJEUX LOCAUX

Ce Schéma Directeur Cyclable s'inscrit dans la continuité des documents stratégiques locaux suivants :

- Le **Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)** de Normandie – juillet 2020 : L'objectif 43 du SRADDET vise à créer les conditions d'une intermodalité efficace en favorisant le report modal de la voiture vers les transports en commun et les autres modes alternatifs. Pour atteindre cet objectif, le SRADDET souligne l'importance de sécuriser et

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

aménager les cheminements cyclables et piétons, intégrer les véloroutes et pistes cyclables à vocation touristique ou de loisir dans le périmètre des transports du quotidien tout en promouvant la réalisation d'itinéraires cyclables de proximité, favoriser le vélo dans les politiques de mobilités, mettre en place des mesures d'accompagnement comme les campagnes de communication régionale, mettre en place des modalités de suivi, développer des réseaux de transport et de communication éco-responsable, durables et performants en se basant sur les réseaux préexistants.

- Le **Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Nord Pays d'Auge** – février 2020 – poursuit l'objectif de développer les pratiques des mobilités douces touristiques, mais aussi de favoriser celles en milieu urbain pour les déplacements quotidiens adaptés au territoire. D'une part, les collectivités chercheront à développer l'attractivité des modes doux en améliorant les conditions d'accueil des piétons et cyclistes dans l'espace public (prise en compte des itinéraires doux existants et rechercher leur prolongement ; améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons ; faciliter et promouvoir des formes de stationnement variées, sécurisées et adaptées aux différents contextes urbains et paysagers). D'autre part, les collectivités prendront en compte les stratégies de mobilités douces développées dans les territoires voisins au SCoT, afin de faciliter la continuité de parcours pertinents et de les compléter, le cas échéant.
- Le **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)** de la Communauté de Communes (approuvé en novembre 2021) et la **labellisation CLIMAT-AIR-ENERGIE - Territoire Engagé Transition Ecologique** de l'Ademe (obtenue en février 2021) : dans le cadre de la politique climat-air-énergie de la CCCCF, le développement du vélo est ressorti comme un outil incontournable au service de la transition écologique. Sur les six axes du plan d'action du PCAET, un axe est entièrement consacré à la mobilité durable dont l'ambition est de diminuer l'autosolisme dans les déplacements quotidiens mais également touristiques, et de participer à l'objectif national de neutralité carbone en 2050. L'atteinte de cet objectif passe notamment par une politique incitative à la pratique du vélo et au partage de l'espace public. Trois actions principales ont été définies : compléter le maillage cyclable, développer le stationnement vélo et encourager la pratique du vélo électrique.
- Le **Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)** – février 2012 – applicable sur toutes les communes excepté Saint-Gatien-des-Bois (qui relève du PLUi Honfleur-Beuzeville) : la promotion des déplacements doux est prévue dans les secteurs d'urbanisation définis dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Le règlement impose quant à lui la réalisation d'un local destiné au stationnement des deux roues dans toutes les zones, excepté la zone UT (pour les constructions ayant une surface de plancher supérieure à 500 m²).
- Ce Schéma Directeur Cyclable s'inscrit également dans la continuité d'autres études engagées en 2021-2022 par la Communauté de Communes qui tendent vers un **aménagement durable et résilient du territoire**. On peut citer : la trame verte-bleue-noire pour laquelle les mobilités ont un impact, le Programme Alimentaire et Agricole Territorial (PAAT), ou encore la réflexion menée sur l'aménagement des bords de la Touques dans le cadre de l'AMI national « Mieux aménager les territoires en mutation exposés aux risques naturels » (AMITER).

Enfin, ce Schéma Directeur Cyclable marque le point de départ d'une réflexion globale sur les déplacements du territoire puisque l'élaboration d'un **Plan de Mobilité Simplifié (PDMS)** sera engagée en 2022. En effet, la prise de compétence « mobilité » par la CCCCF va lui permettre d'élaborer une stratégie des mobilités durables intercommunale, de devenir un acteur identifié et légitime de l'écosystème local de la mobilité, de décider des services qu'elle souhaite organiser et/ou soutenir (en articulation avec les offres de mobilité publiques ou privées existantes), et de rechercher des solutions de mobilité à une échelle qui corresponde à la réalité des besoins de déplacements. Ce Schéma Directeur Cyclable sera intégré au futur PDMS de la CCCCF.

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

2. ORGANISATION, GOUVERNANCE ET CONCERTATION

Une gouvernance partagée

Dès le début des travaux (septembre 2020), la Commission Transition Energétique (TE) de la Communauté de Communes a validé le principe d'un portage partagé entre :

- la Communauté de Communes, chargée de l'animation de la démarche. Ce rôle s'est trouvé renforcé en mars 2021 suite à la prise compétence « mobilité » par la CCCCF, désormais Autorité Organisatrice de la Mobilité ;
- et les communes chargées de la réalisation des travaux dans le cadre de l'exercice de leur compétence voirie (à l'exception des aménagements cyclables qualifiées d'intérêt communautaire).

Cette collaboration s'est donc manifestée dans le cadre de cette Commission TE, qui constitue une instance d'orientation stratégique, d'arbitrages et de validation sollicitée à chaque étape importante du processus afin de préparer les délibérations du Conseil Communautaire. Cette Commission assure également le suivi du PCAET, ainsi que les autres stratégies de développement durable de la collectivité. Présidée par le Président de la CCCCF, elle est composée d'élus des douze communes, avec deux élus référents « Transition Energétique » et un élu référent « vélo ». Le Bureau des Maires et le Conseil Communautaire interviennent également selon leurs prérogatives habituelles dans la validation des étapes importantes de la politique de la collectivité.

Cette partie sera détaillée dans le document final de ce schéma.

Mobilisation des acteurs locaux et des partenaires

Cette partie sera détaillée dans le document final de ce schéma.

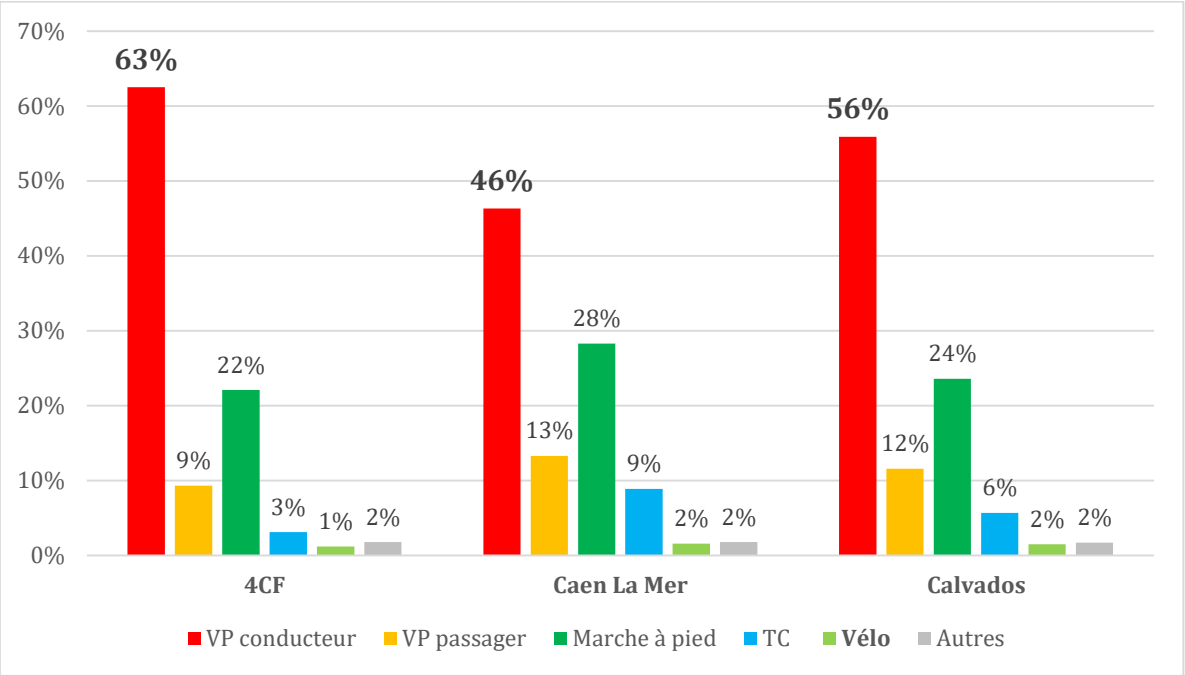
Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

3. Diagnostic

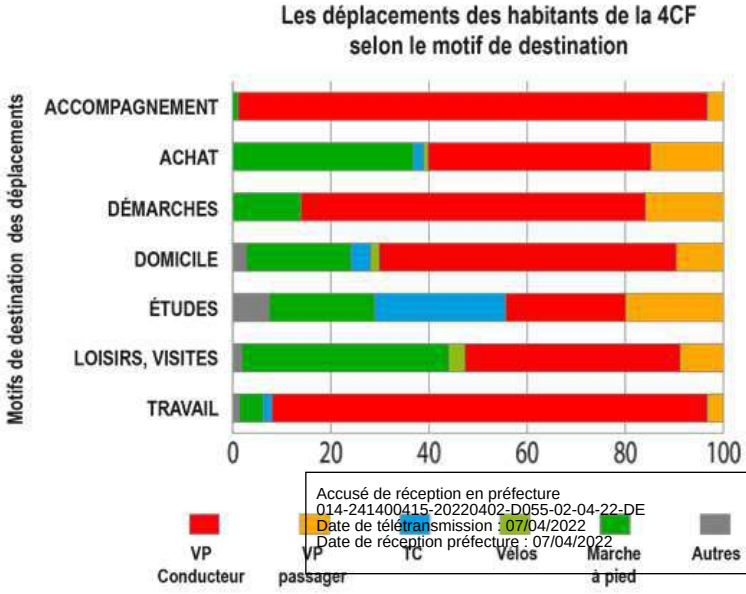
3.1 Une faible pratique du velo sur le territoire

Le contenu de ce paragraphe (cartes et graphiques) est tiré du diagnostic du PCAET de Cœur Côte Fleurie.

En 2011, une Enquête Déplacement Grand Territoire (EDGT), pilotée par le département du Calvados, a permis de dégager un ensemble de statistiques pour le territoire de la CCCCF (redressées dans le diagnostic du PCAET par l'ajout de la commune de Saint-Gatien-des-Bois).
L'EDGT de 2011 recensait 75 700 déplacements quotidiens effectués par la population du territoire de la CCCCF (2 243 000 pour le Département). La distance moyenne des déplacements des habitants de la CCCCF est de 6,4 km. Pour l'ensemble des déplacements, c'est la voiture qui est massivement utilisée (72 %). La part de la marche n'est pas négligeable et cumule 22,1 % des déplacements. Les autres modes hors voiture sont très peu utilisés, notamment le vélo (voir ci-après).



La comparaison avec l'agglomération caennaise et le Département permet d'identifier la CCCCF comme un territoire intermédiaire, entre polarité et territoire rural. Dans la CCCCF, les distances parcourues sont inférieures à la moyenne départementale ce qui dénote le caractère urbain du territoire et sa polarité en termes de logements, d'emplois locaux et d'équipements. En revanche, la part modale de la voiture est dominante malgré le poids des petits trajets, souvent inférieurs à 3 km. C'est le paradoxe de ce territoire tantôt saturé, tantôt en surcapacité de voirie et de stationnement rendant l'usage de la voiture au quotidien particulièrement confortable. On peut également noter que le vieillissement de la population et une certaine tendance à placer la voiture comme « signe de standing » n'encouragent pas au report modal. La voiture

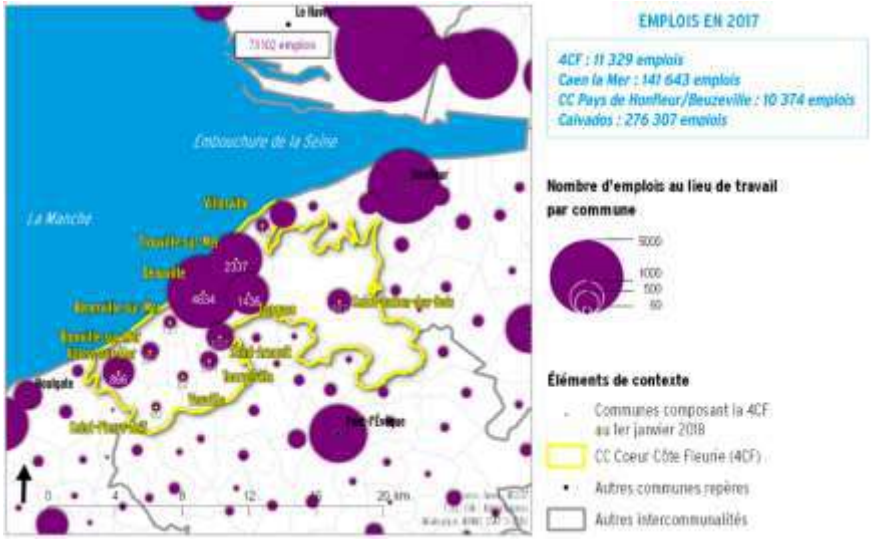


Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

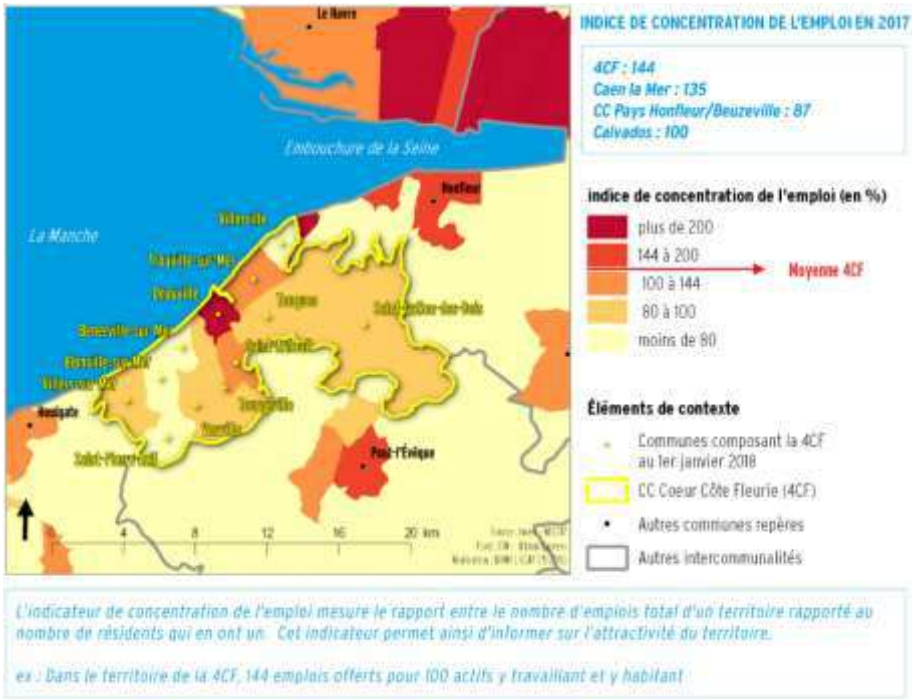
particulière est le mode majoritairement utilisé pour tous les motifs de déplacements du quotidien et particulièrement pour le travail et les démarches diverses. Pour les loisirs, les visites et les achats, la marche obtient de bons scores, ce qui révèle l'importance des parcours chalands à pied et le besoin d'espaces publics qualitatifs et confortables pour le piéton, notamment le visiteur. Les cars sont essentiellement utilisés par les scolaires et très peu par les habitants du territoire pour leurs déplacements quotidiens. Enfin, quel que soit le motif de déplacement, **la part modale du vélo est très faible**.

Dynamisme économique et déplacements domicile-travail

Cœur Côte fleurie offre plus de 11 300 emplois. Les trois communes de **Deauville, Trouville-sur-Mer et Touques** concentrent trois quarts de ces emplois. Les déplacements d'actifs en direction de ces trois communes sont donc notables, d'autant plus qu'ils sont principalement réalisés en voiture.

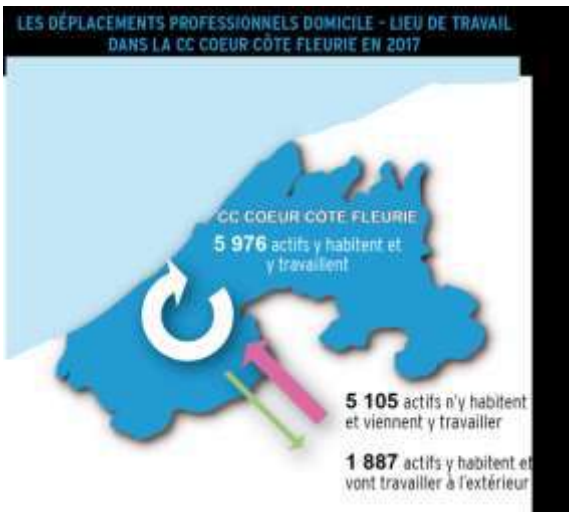


Le calcul de l'indice de concentration de l'emploi (rapport entre les emplois du territoire et le nombre d'actifs occupés y résidant) est une mesure de l'attractivité économique. Cet indice atteint 144 pour l'ensemble du territoire de la CCCCF, soit 144 emplois pourvus pour 100 actifs y résidant. Ce résultat traduit en réalité l'importance du nombre d'emplois offert par la ville de Deauville, et plus secondairement de Trouville-sur-Mer et Touques. Ces trois communes offrent plus d'emplois qu'elles ne comptent d'actifs pour les occupés. Avec un indice de 412, soit 4 fois plus d'emplois que d'actifs occupés y habitant, Deauville montre **un niveau d'attractivité économique remarquable qui est à l'origine de nombreux déplacements domicile-travail en grande partie effectués en voiture particulière.**



Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

Les actifs habitant sur le territoire

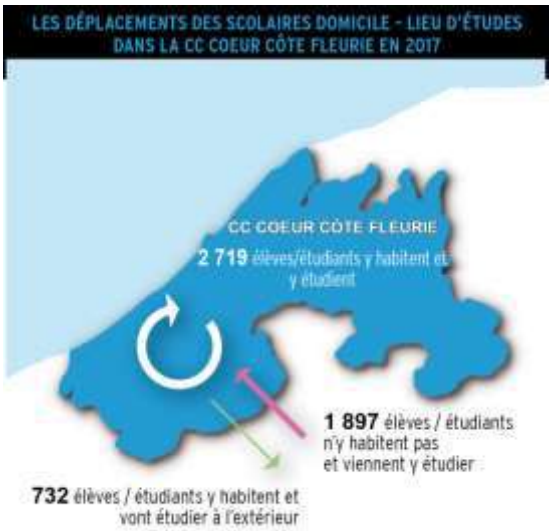


Traduction de la bonne adéquation entre l'offre et la demande d'emplois au sein de l'intercommunalité, 76 % des actifs résidant dans la CCCCF y travaillent également, soit **5976 actifs**. Ces actifs travaillent et habitent dans la même commune pour 39 % d'entre eux. 73 % de ces actifs habitant Cœur Côte Fleurie utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. **La pratique du vélo est donc un enjeu pour ces déplacements utilitaires au sein de l'intercommunalité.**

Les actifs n'habitant pas sur le territoire

Ce sont 5 105 actifs, n'habitant pas la CCCCF, qui viennent y travailler. Le plus souvent d'une intercommunalité limitrophe : à 35 % de la CC Terre d'Auge (1 800 actifs), à 15 % de la CC du Pays de Honfleur-Beuzeville, à 14 % de la CC de Cabourg et à 8 % de la CU Caen la mer.
L'enjeu ici est de développer **l'intermodalité** grâce à la présence de la gare routière et ferroviaire de Trouville-Deauville. En effet, une liaison TER entre Lisieux et Trouville-Deauville, qui propose 27 missions (un aller ou un retour), est utilisée pour les déplacements pendulaires domicile-travail et domicile-études. L'intermodalité entre les différents réseaux de transports en commun est essentielle et permet de construire un maillage depuis la gare (notamment entre les cars et les trains).
Cet enjeu intermodal concerne également les touristes et résidents secondaires se rendant sur le territoire en train grâce au nombre important de liaisons quotidiennes directes avec Paris (10 allers-retours quotidiens).

Les déplacements domicile-études



Sur la CCCCF :

- 79 % des élèves/étudiants y habitent et y étudient ;
- Seuls 21 % d'entre eux, soit 732 élèves/étudiants, se rendent à l'extérieur de l'intercommunalité pour étudier ;
- 1 897 élèves/étudiants habitant hors de la CCCCF, viennent y étudier d'après le recensement de 2017. Près de la moitié sont âgés de moins de 15 ans. Les collèges de la CCCCF sont ici la destination principale de ces jeunes scolaires.

Les enjeux sont identiques à ceux des déplacements domicile-travail.

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

Zoom sur les enjeux climat-air-énergie pour le secteur de la mobilité sur la CCCCF :

Indicateurs énergie climat des TRANSPORTS (ORECAN 2014)*		
Indicateur	**Volume**	**Part par rapport au territoire de l'EPCI**
Consommation d'énergie (source : PROSPER)	**534 GWh** Dont 325 GWh pour les transports routiers et 209GWh pour les transports non routiers	**59% (1er consommateur)**
Gaz à effet de serre (source : PROSPER)	136 000 teqCO2 Dont 81 300 teqCO2 pour les transports routiers et 54 500 teqCO2 pour les transports non routiers[1]	**62% (1er émetteur)**
Emissions de polluants atmosphériques (transports routiers et non routiers)	COVNM : 18 tonnes NH3 : 2 tonnes NOX : 197 tonnes PM10 : 21 tonnes PM2,5 : 16 tonnes SO2 : 20 tonnes	COVNM : 8% NH3 : 2% **NOX : 78% (1er émetteur)** **PM10 : 35% (2e émetteur)** **PM2,5 : 34% (2e émetteur)** **SO2 : 81% (1er émetteur)**

**Les données présentées sont fournies par l'Observatoire Régional Energie Climat Air de Normandie, l'ORECAN, piloté par l'ADEME, l'Etat et la Région. Les données ont été calculées pour l'observatoire par les deux organismes en charge de son animation, ATMO Normandie et l'association régionale Biomasse Normandie. Les données de l'ORECAN sont fournies hors transport non routier. Pour pallier ce manque, les données sur les transports issues de l'outil PROSPER ont été utilisées en complément. PROSPER est un outil de prospective énergétique édité par le bureau d'études Energies Demain et le syndicat d'énergie de la Loire. Il a été acquis et mis à disposition des EPCI pour l'élaboration des PCAET par le syndicat d'énergies du Calvados (SDEC ENERGIE). Cet outil permet notamment d'obtenir des données complémentaires sur les transports.*

Le secteur des transports routiers et non routiers a un impact très fort, consommant plus de la moitié de l'énergie du territoire, quasi exclusivement sous forme de produits pétroliers.
Les polluants comportent tous un risque mais les particules PM10 et 2,5 présentent le plus de risque pour la santé. Les motorisations diesel qui restent majoritaires dans le parc automobile sont responsables de l'émission de ces particules fines. Les points de congestion chroniques en période de pointe touristique sont susceptibles d'engendrer des zones de concentration de polluants non détectables localement. En outre, une voiture coincée dans un embouteillage émet 2,5 fois plus de CO^2 qu'en conditions normales.
Pour réduire les consommations d'énergie et diminuer l'impact environnemental des transports et notamment de la voiture particulière, **le report modal et le renforcement des modes de déplacement alternatifs à la voiture sont incontournables**. Ces nouvelles pratiques, à commencer par le vélo, concernent les habitants, les actifs, les scolaires, les touristes et les visiteurs à la journée.

Rappel des objectifs stratégiques du PCAET pour le secteur de la mobilité à horizon 2030 :

- *objectif de réduction de 24% des consommations d'énergie ;*
- *objectif de réduction de 29% des émissions de gaz à effet de serre.*

Des objectifs de réduction des différents polluants atmosphériques sur le territoire (COVNM, NH3, NOx, PM10, PM2.5, SO2) ont également été définis pour améliorer la qualité de l'air.

[1] Transports non routiers = Transports ferroviaire, aérien, maritime, fluvial, plaisance, pêche, engins mobiles industriels et portuaires

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

3.2 LES AMENAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS

La faible pratique du vélo sur le territoire peut s'expliquer en partie par un maillage cyclable actuel discontinu. En effet, le réseau cyclable est composé :

- De deux voies vertes d'envergure d'intérêt communautaire traversant le territoire et connectées au réseau cyclable du plan vélo départemental :
  - du Nord au Sud – 4.2 km (inaugurée en octobre 2019, de Saint-Arnoult à Deauville – maîtrise d'ouvrage : Conseil Départemental – acquisition des terrains : CCCCF) ;
  - et d'Est en Ouest – 2.5 km (en cours d'études et d'acquisitions foncières, traversant les communes de Tourgéville, Vauville, Bénerville-sur-Mer et Blonville-sur-Mer).

Ces voies vertes sont le résultat de la politique de développement des liaisons douces facteur d'attractivité territoriale et de la valorisation des déplacements actifs de la CCCCF. Le projet de voie verte Est-Ouest contourne le Mont Canisy en longeant la voie ferrée existante et assurera la jonction avec la voie verte Nord-Sud ouverte au public en 2019. Ainsi, la Communauté de Communes souhaite mettre en valeur son patrimoine naturel avec l'ouverture de perspectives et un paysage ouvert sur le coteau bocager du Mont Canisy classé en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (de type I). **Il peut paraître surprenant que cette voie Est-Ouest ne longe pas le littoral, véritable attrait touristique du territoire, mais le relief accidenté, l'urbanisation et le trafic routier important en sont les principales raisons (cf. partie 3.3).**

Ces voies vertes seront empruntées par trois itinéraires majeurs en termes de développement du tourisme à vélo : le Plan Vélo Départemental, la Vélomaritime et la Seine à Vélo (cf. partie 3.5).

Les voies vertes sont ouvertes aux véhicules non motorisés, piétons, cavaliers. Adaptées pour les déplacements de loisirs en familles, aux cyclotouristes mais également pour les déplacements quotidiens, elles présentent l'avantage d'être réalisées en sites propres et donc sécurisées.

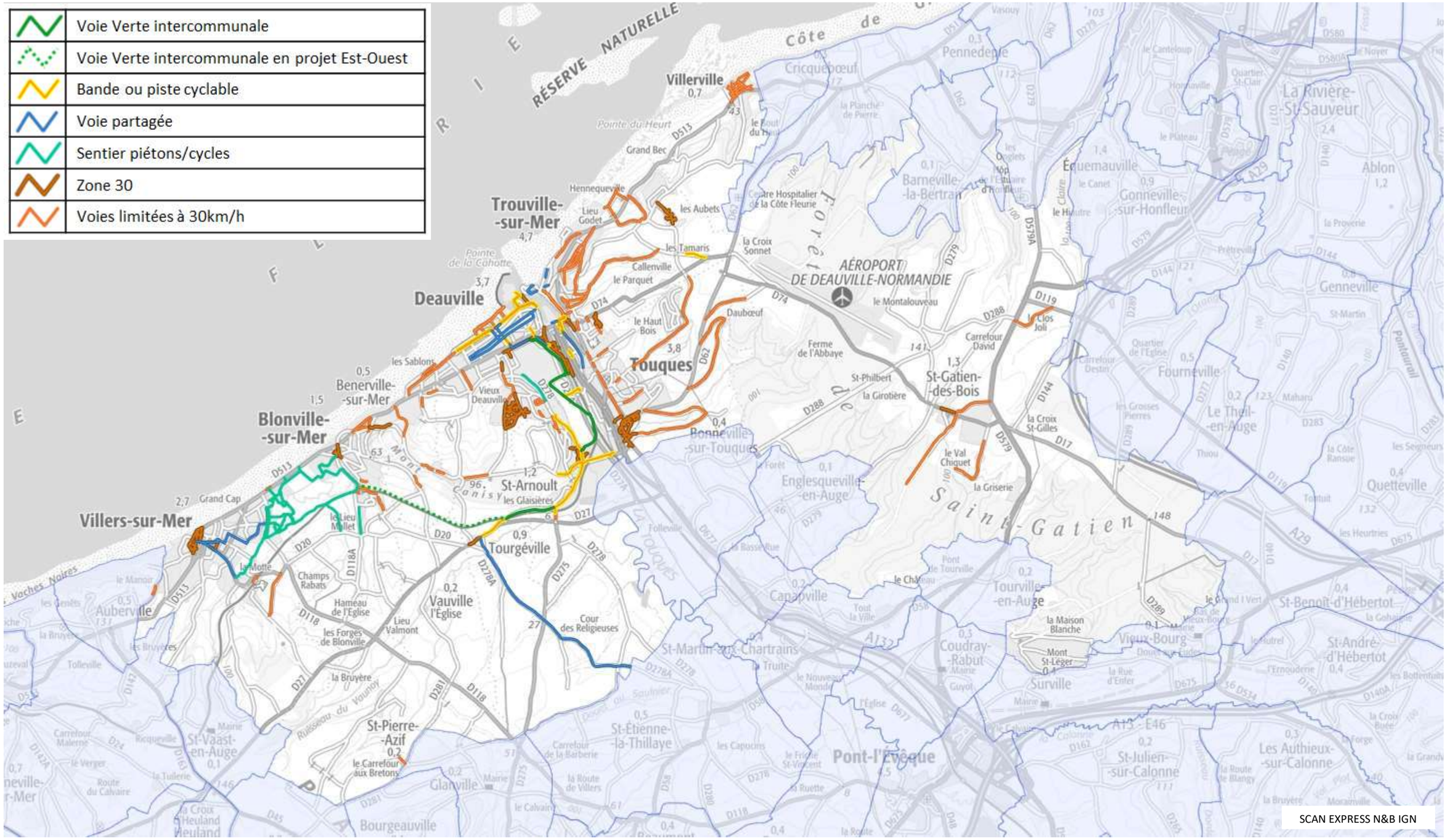
Voie verte Saint-Arnoult - Deauville

- De 10.3 km de bandes cyclables, de 13 km voies partagées, de 12 km de sentiers utilisés par les piétons et cyclistes (Marais de Blonville-Villers). Il convient également de noter la présence de zones 30 et voies limitées à 30 (58.7 km), qui ne sont pas considérées comme des aménagements cyclables mais qui restent propices à la pratique du vélo.
  Ces aménagements manquent globalement de lisibilité et de visibilité du fait de l'absence d'une signalétique commune. Certaines portions présentent des conflits avec les véhicules motorisés et sont parfois dangereuses pour les cyclistes.

Exemple de l'Avenue du Pt JF KENNEDY à Trouville-sur-Mer : bandes cyclables ceinturées entre la voie réservée aux véhicules motorisés et les stationnements.

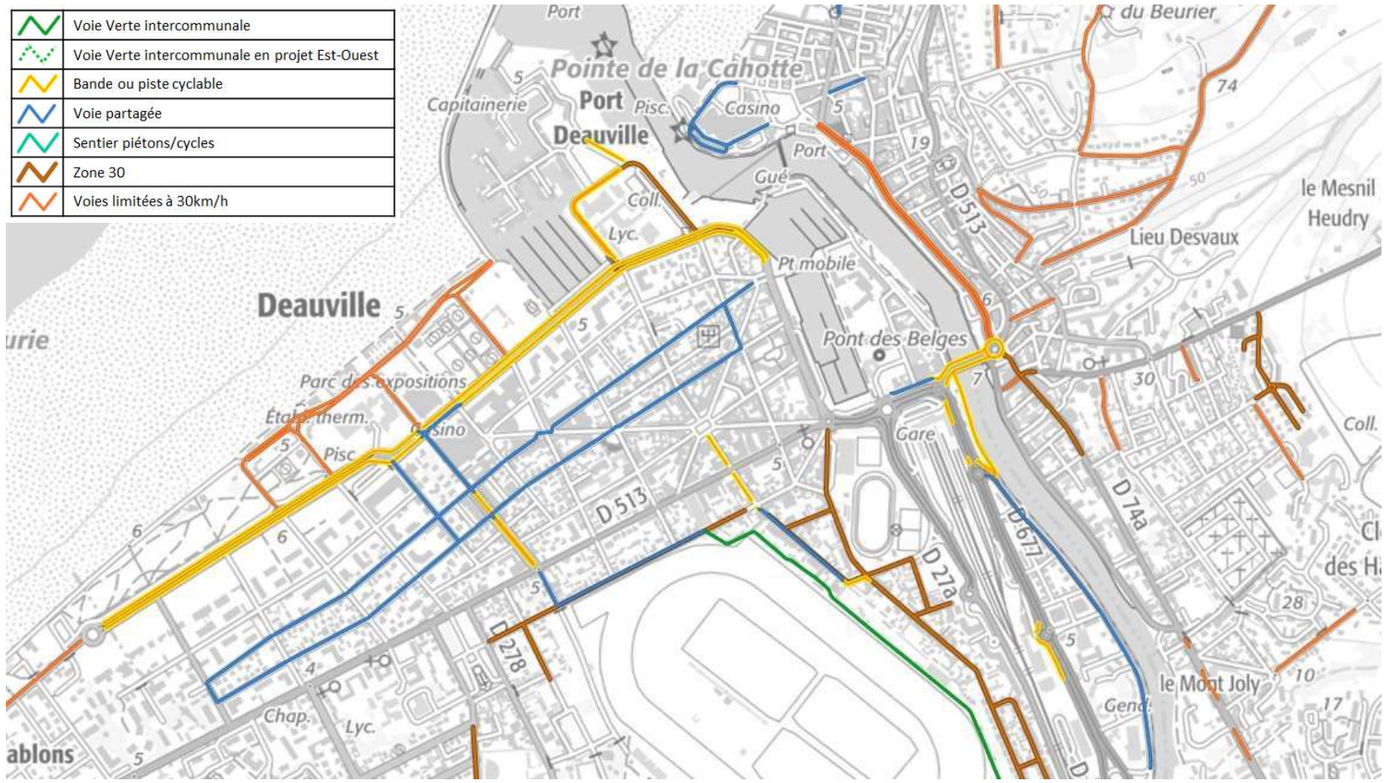
Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

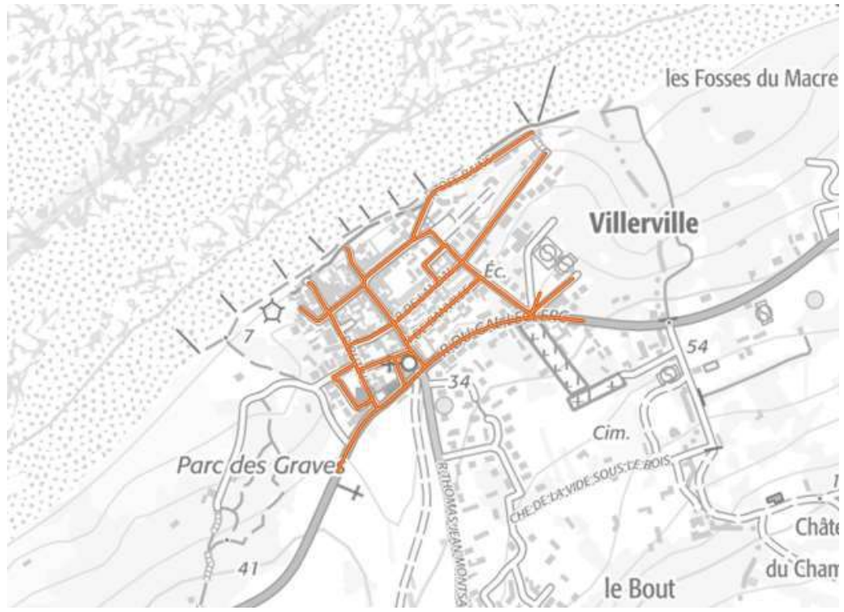
AMENAGEMENTS CYCLABLES ET ZONES DE CIRCULATION APAISEES EXISTANTS SUR CŒUR COTE FLEURIE



Cette cartographie illustre l'absence de continuité cyclable sur le territoire. Les bandes et pistes cyclables sont relativement rares, mais les zones 30 et voies limitées à 30km/h permettent de créer des portions apaisées pour les cyclistes.

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022



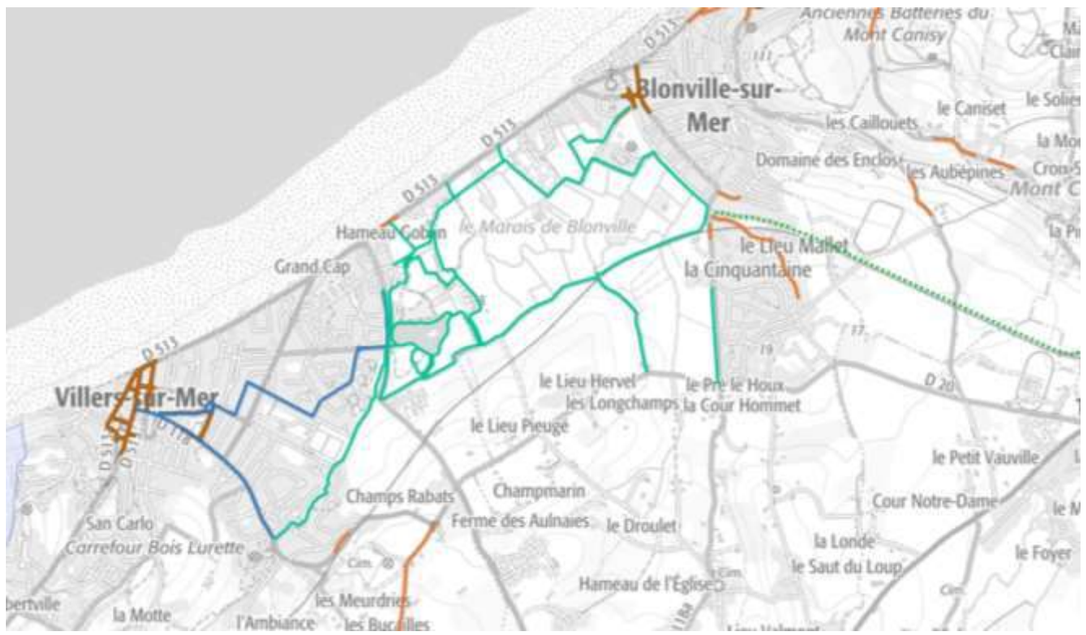


Deauville, Rue du Général Leclerc, Voie partagée

Trouville-sur-Mer, Pont des Belges, Bande cyclable

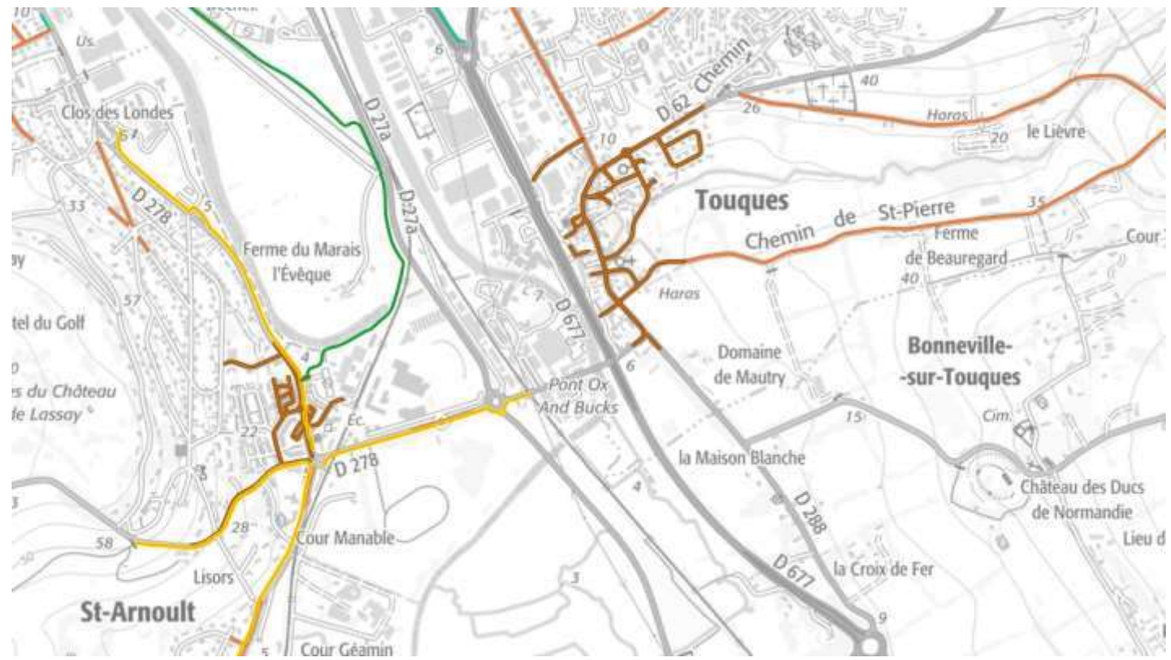
Villerville, centre-ville, voie limitée à 30km/h

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022



Villers-sur-Mer, centre-ville, zone 30

Blonville-sur-Mer, Chemin du Lieu Chesnay, sentier Sud Marais



Saint-Arnoult, RD 278, aménagement cyclable

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

3.3 Des ruptures artificielles et naturelles

Un territoire contenu entre trois collines

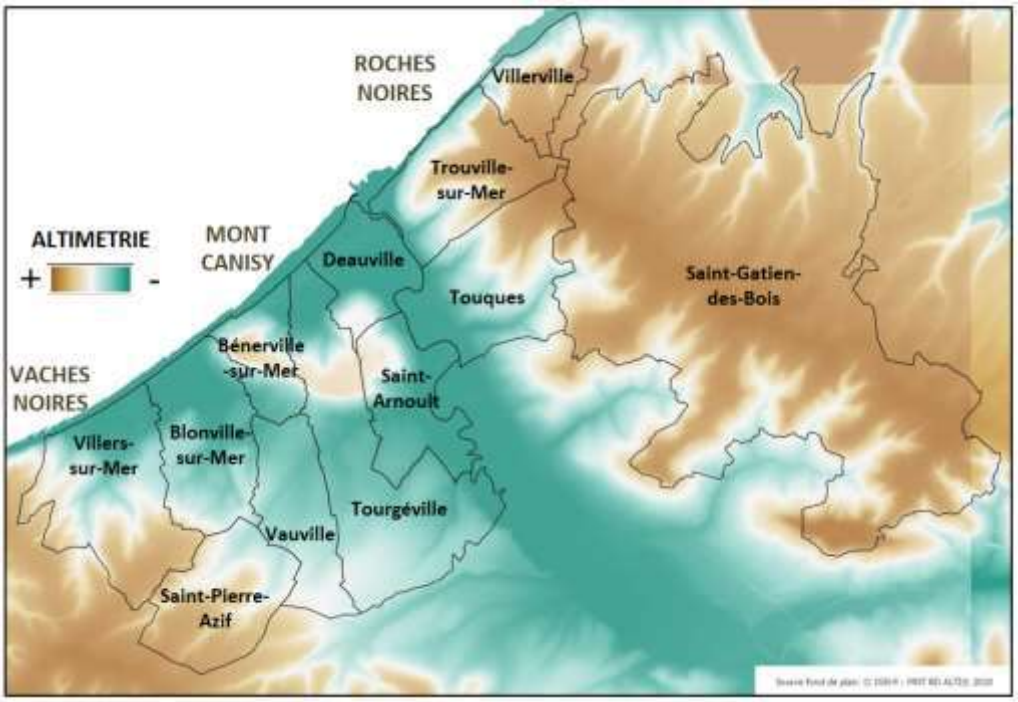
Territoire agricole et naturel à 70 %, la CCCCF présente une côte d'environ 15 km de façade littorale ponctuée par les stations balnéaires de Villerville à Villers-sur-Mer. L'attractivité touristique du territoire a conduit à une urbanisation côtière importante.

Entre Villerville et Trouville-sur-Mer, **la côte présente un aspect sauvage et accidenté** (voir article de presse en Annexes) du fait des mouvements de terrain liés aux Falaises des Roches Noires. Le relief côtier s'adoucit à partir de Deauville et la Vallée de la Touques découpant le Pays d'Auge selon un axe Nord-Sud. Le Mont Canisy, à Bénerville-sur-Mer, créé de nouveaux une rupture naturelle. Enfin, les marais de Villers-Blonville forment une coupure d'urbanisation significative mais la connexion entre Villers-sur-Mer et la Communauté de Communauté voisine (Normandie Cabourg Pays d'Auge) est de nouveau gênée par des falaises, celles des Vaches Noires.

En conséquence, le relief rend plusieurs connexions cyclables difficiles :

- Entre le centre-ville de Trouville-sur-Mer et les hauteurs en direction de Villerville – Falaises des Roches Noires
- Entre Bénerville-sur-Mer et Blonville-sur-Mer par la route du littoral – Mont Canisy
- Entre Villers-sur-Mer et Auberville (ECPI voisin) – Falaises des Vaches Noires

RELIEF SUR CŒUR COTE FLEURIE



S'ajoute la Touques qui découpe le Pays d'Auge selon un axe Nord-Sud et dont les franchissements existants sont impactés par un trafic automobile important (voir extrait de la carte IGN : La Touques et ses affluents ci-contre).

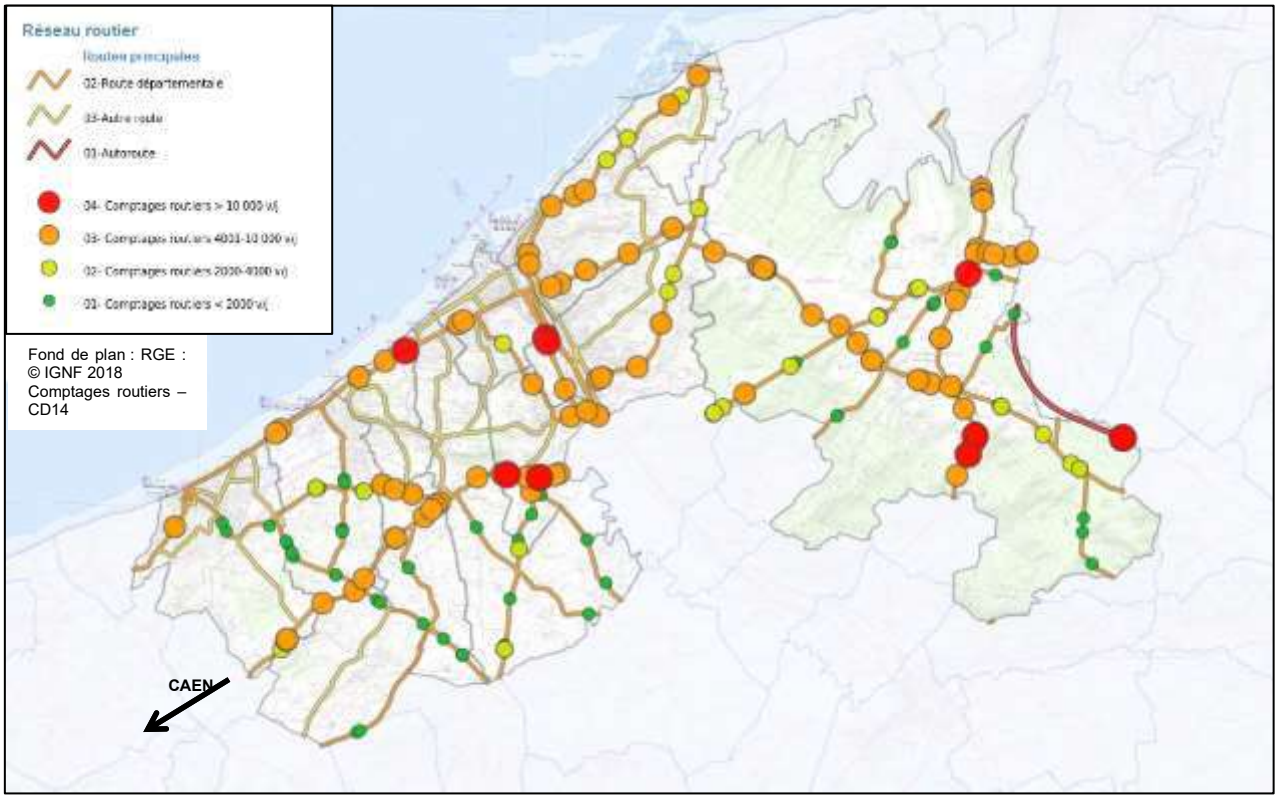
Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

Des ruptures artificielles

Le territoire est traversé par de nombreuses routes départementales, qui pour certaines sont propices à la pratique du vélo mais qui pour d'autres, sont très fréquentées par les véhicules (poids-lourds compris) rendant complexe la cohabitation entre voitures et vélos, et constituant des difficultés d'affranchissement. Le trafic est encore plus intense pendant les périodes de forte fréquentation du territoire.

Les données issues de l'Atlas routier du Département du Calvados recensent des comptages routiers permettant de visualiser l'importance du trafic routier par voie (comptages ponctuels réalisés entre 1999 et 2018). La RD n°27 en direction de Caen est un exemple de voie très fréquentée, qui forme une véritable rupture géographique entre les communes littorales situées au Nord de cette RD, des communes dites de l'arrière-pays situées au sud (Saint-Pierre-Azif, Vauville, Saint-Arnoult). La RD n°513 longeant le littoral de Villers-sur-Mer à Villerville est un autre exemple.

FLUX ROUTIERS SUR CŒUR COTE FLEURIE



Le CEREMA propose des principes fondamentaux à respecter pour garantir une voirie attractive pour les cyclistes et choisir entre séparation et mixité des modes de transports. ***Trois critères principaux*** *sont à considérer conjointement avant de choisir de faire cohabiter ou non les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace :*

1. ***Le volume de trafic motorisé***

Les différents retours des gestionnaires de voirie en France et à l'international montrent qu'au-delà de ***4000 veh/jour****, la cohabitation entre les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace s'avère très souvent problématique. Dans les cas où ce seuil est dépassé, deux options principales s'offrent à l'aménageur pour garantir la sécurité des cyclistes : créer des aménagements cyclables séparatifs, ou prévoir un usage mixte vélo/voiture de l'espace tout en agissant sur le plan de circulation pour faire baisser le trafic motorisé en dessous des seuils.*

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

2. *La vitesse réellement pratiquée par les automobilistes*

C'est une condition nécessaire (mais non suffisante) pour envisager de faire circuler les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace. Et ce sont les vitesses réelles des véhicules motorisés et non la vitesse limite autorisée qui conditionnent la sécurité et le ressenti de sécurité vécu par les cyclistes.

3. *Le trafic cycliste*

Le trafic cycliste, constaté ou désiré, est également à prendre en considération, de même que le niveau de service visé pour les cyclistes.

Le CEREMA a élaboré (à titre indicatif) un tableau d'aide à la décision qui propose, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement cyclable à envisager en milieu urbain :

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 >2000 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		
	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

D'autres paramètres doivent être également examinés selon ***le contexte local*** *: présence de dispositifs de modération de la vitesse pour les véhicules motorisés, voirie en pente générant une augmentation du différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures, étalement ou resserrement de l'heure de pointe, largeur de la chaussée, part du trafic poids lourd, flux de piétons…*

Cf. GUIDE du CEREMA, Rendre sa voirie cyclable, Les clés de la réussite, mai 2021.

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

Par ailleurs, deux **voies ferrées** traversent le territoire, ponctuées de franchissements potentiellement dangereux :

- La ligne reliant Mézidon à Trouville-Deauville (communes traversées : Bénerville-sur-Mer, Blonville-sur-Mer, Saint-Arnoult, Touques, Tourgéville, Vauville et Villers-sur-mer)
- La ligne reliant Lisieux à Trouville-Deauville (communes traversées : Deauville et Saint-Arnoult).

L'**aéroport** Deauville-Normandie situé sur la commune de Saint-Gatien-des-Bois est quant à lui infranchissable.

AMENAGEMENTS CYCLABLES : LES RUPTURES ARTIFICIELLES SUR COEUR COTE FLEURIE

Ces contraintes naturelles et artificielles forment des obstacles, rendant parfois difficile tout aménagement cyclable sécurisé.

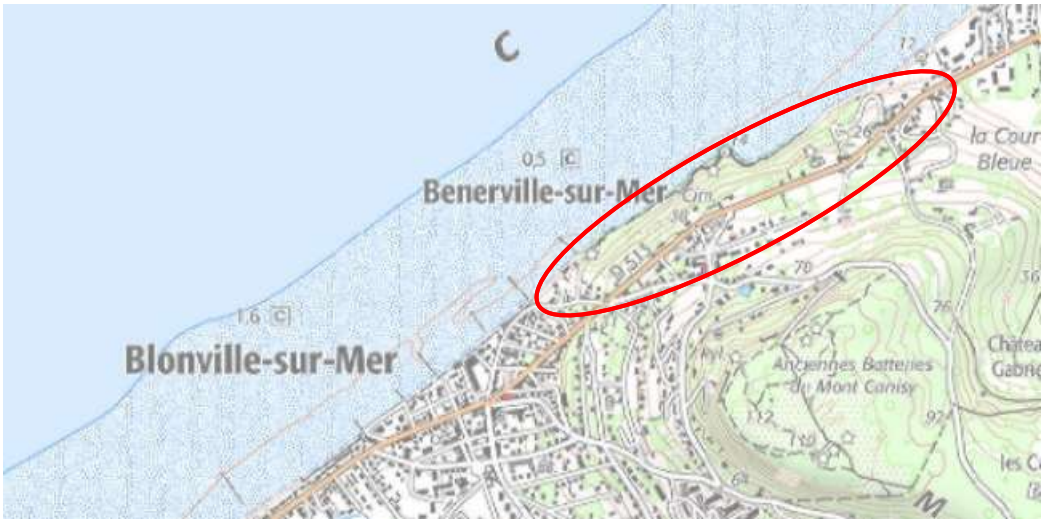
Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

ZOOM sur les difficultés d'aménagement d'un itinéraire continu le long du littoral

Véritable attrait touristique, le littoral semble constituer le secteur idéal à la pratique du vélo. Néanmoins, trois facteurs empêchent la réalisation d'un itinéraire cyclable continu sécurisé le long de la côte :

- Le trafic routier important (cf. partie ci-dessus) ;
- Le relief : générateur de difficultés dans la pratique du vélo et d'instabilité de terrain ;
- L'urbanisation le long de la côte, enserrant les voies existantes, rendant tout élargissement de voirie difficile, voire impossible (cf. photos ci-dessous).

RD 513, entre falaise et urbanisation (Blonville-sur-Mer et Bénerville-sur-Mer) :



Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

3.4 Une offre de stationnement et de services velos a renforcer

Si les aménagements de voirie sont indispensables, les stationnements vélo le sont également pour les cyclistes. **98** emplacements dédiés au stationnement vélo ont été recensés sur le territoire. Ils sont principalement situés dans les centre-bourgs. Ces stationnements ne sont ni couverts, ni sécurisés, à l'exception des stationnements couverts récemment créés pour l'espace culturel Les Franciscaines à Deauville (photos ci-dessous).

Communes	Nombre d'emplacements parkings vélos
BENERVILLE-SUR-MER	6
BLONVILLE-SUR-MER	2
DEAUVILLE	26
SAINT-ARNOULT	4
SAINT-GATIEN-DES-BOIS	2
SAINT-PIERRE-AZIF	0
TOUQUES	3
TOURGEVILLE	0
TROUVILLE-SUR-MER	40
VAUVILLE	1
VILLERS-SUR-MER	13
VILLERVILLE	1
TOTAL	**98**

Exemples de stationnements vélo sur le territoire (à noter la présence importante de stationnements « pince-roue », propices au vol et au voilage des roues) :

Villers-sur-Mer

Villerville

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

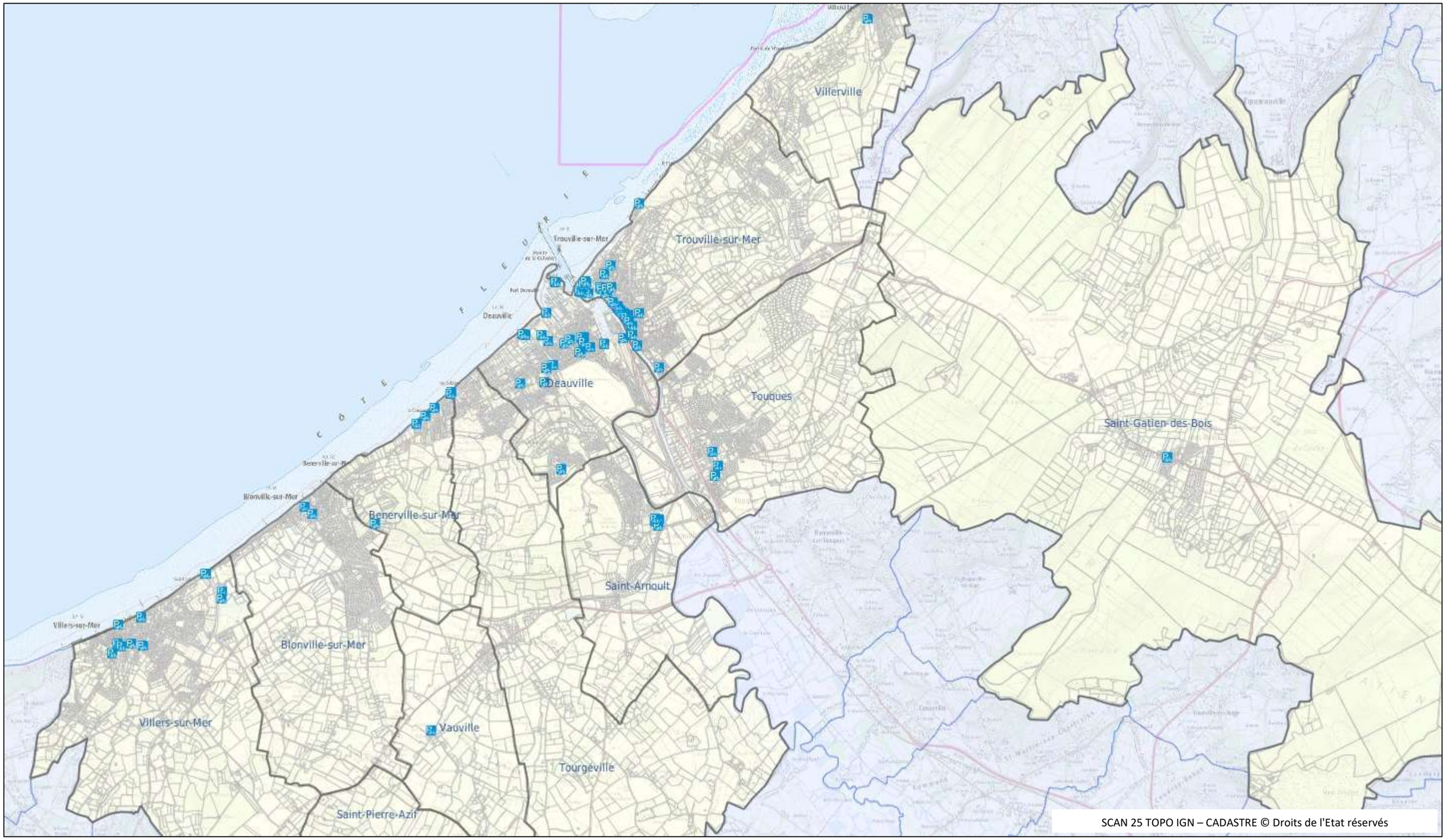
Deauville

Saint-Arnoult

A noter : la LOM a institué l'obligation d'équiper les gares ferroviaires et routières, et les pôles d'échanges multimodaux (PEM) en stationnements sécurisés pour les vélos au 1er janvier 2024. Le décret n°2021-741 du 8 juin 2021 a précisé la liste des gares, gérées par SNCF Mobilités et la RATP, concernées par l'obligation d'équipement en stationnements sécurisés pour les vélos, ainsi que le nombre minimal d'emplacements et leurs caractéristiques. La gare de Trouville-Deauville est concernée : **30 places de stationnement vélos sécurisé** devront être créées.

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

LOCALISATION DES STATIONNEMENTS DEDIES AUX VELOS SUR CŒUR COTE FLEURIE



Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

Concernant les actions en faveur du vélo, plusieurs communes ont mis en place depuis 2020 des aides financières à l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE), s'inscrivant ainsi dans la dynamique incitative nationale. Il s'agit des communes suivantes : Deauville, Trouville-sur-Mer, Saint-Arnoult, Villerville, Villers-sur-Mer.

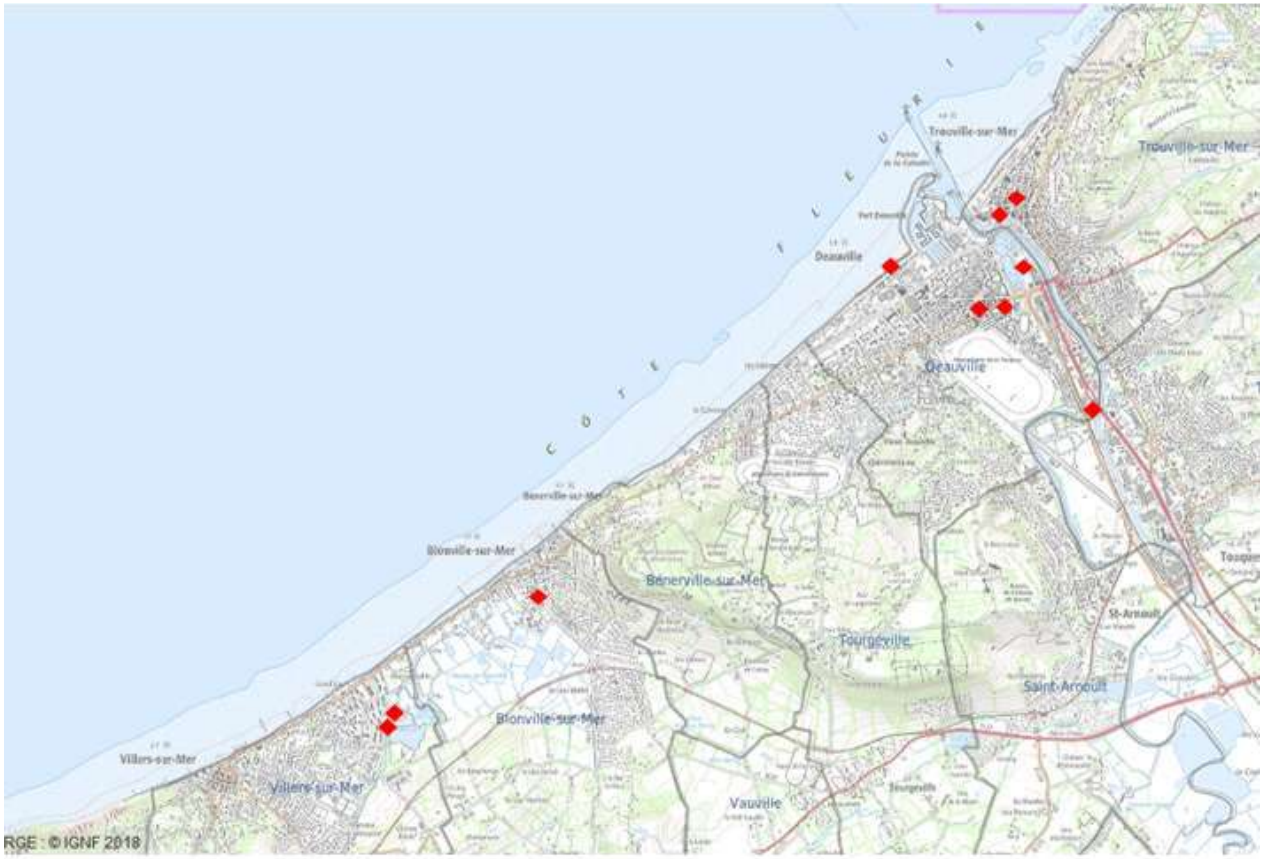
D'autres actions visant à encourager la pratique du vélo pourraient être impulsées sur le territoire, telles que la mise en place d'ateliers d'autoréparation ou des vélo-écoles (actions souvent portées par des associations locales, pouvant être soutenues par la collectivité).

Peu d'équipements en libre-service existent : deux prises électriques pour les VAE (centre-bourgs de Villers-sur-Mer et Saint-Arnoult), aucune station de gonflage/de réparation en libre-service.

Au vu de l'influence touristique du territoire et des itinéraires cyclables traversant le territoire (cf. partie 3.5), le réseau « Accueil Vélo » bénéficie d'un potentiel de développement important sur le territoire de Cœur Côte Fleurie. Porté par France Vélo Tourisme, ce réseau est une marque nationale qui garantit des services de qualité auprès des cyclistes le long des itinéraires (à moins de 5 km d'un itinéraire vélo, abri vélo sécurisé, kit de réparation…). Un « Accueil Vélo » peut être un hébergement, un loueur de cycles, un réparateur de cycles, un restaurateur, un office de tourisme ou un site touristique.

Il convient de noter la présence de <u>10 vélocistes sur le territoire</u>, illustrant le dynamisme actuel autour du vélo (5 à Deauville, 2 à Trouville-sur-Mer, 2 à Villers-sur-Mer, 1 à Blonville-sur-Mer). Ces acteurs du vélo proposent la vente et la location de vélos, des services d'entretien et de réparation, l'organisation de balades à vélos…

VELOCISTES RECENSES SUR CŒUR COTE FLEURIE



Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

Au même titre que les stationnements vélo, les services et la communication doivent être déployés pour accompagner l'évolution des pratiques vers les mobilités actives. Leur déploiement pourra être partagé entre l'offre privée florissante et l'intervention publique.

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

3.5 Un territoire traverse par de grands itineraires cyclables

Véritables opportunités pour le développement du tourisme et des loisirs, le Plan Vélo Départemental, la Vélomaritime et la Seine à Vélo traversent le territoire de Cœur Côte Fleurie.

La **PLAN VELO DEPARTEMENTAL** a pour objectif de faire du Calvados une destination vélo à part entière. Le Département du Calvados a lancé son nouveau plan vélo pour la période 2019-2025, afin de répondre à trois grands enjeux :

- L'attractivité des grands itinéraires par l'achèvement des itinéraires structurants
- Garantir un niveau de maintenance élevé par un entretien courant, la réhabilitation des voies vertes en fin de vie ou encore la mise à jour de l'information destinée aux usagers
- Faire du Calvados une destination vélo par la mise à l'étude de 17 boucles d'intérêt départemental, destinées à compléter l'offre de loisir existante, en coordination étroite avec Calvados Attractivité et les acteurs locaux. <u>Une boucle d'intérêt départemental est envisagée sur le territoire de la CCCCF par le Département.</u>

La **VELOMARITIME**, portion française de l'Eurovelo 4 (Roscoff-Kiev) traverse le territoire en direction de Pont-l'Evêque. La Vélomaritime est la partie française de l'EuroVelo 4, l'un des 17 itinéraires cyclables du réseau EuroVelo, le réseau des véloroutes européennes. Appelée aussi véloroute de l'Europe Centrale, elle représente au total 4 000 km de Roscoff en France, à Kiev en Ukraine en passant par la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la République Tchèque et la Pologne.

Source : www.lavelomaritime.fr

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

<u>A NOTER</u>** : **Les cartographies de ces deux itinéraires peuvent induire en erreur puisque leurs tracés semblent longer le littoral. Or, au vu des caractéristiques locales énoncées précédemment, ces itinéraires sont en réalité en retrait du littoral. Ils empruntent notamment la voie verte intercommunale Nord-Sud existante et la voie verte Est-Ouest future.

La **SEINE A VELO** est née de la volonté des Départements normands et franciliens proches du fleuve d'offrir une expérience touristique riche et unique, entre Paris et la Mer. Né en 2015, le projet La Seine à Vélo prévoit un aménagement de l'itinéraire cyclable V33. Ce projet d'envergure s'inscrit dans une ambition de développement économique, en faveur du rayonnement touristique de la Vallée de Seine. En 2020, ce sont près de 430 km d'itinéraires cyclables qui ont été inaugurés et qui permettront de relier Paris, Rouen, le Havre et Deauville, en suivant les méandres du fleuve. *www.laseineavelo.fr*

Ouest France, article du 5 août 2021 :

Tous en selle avec la Seine à vélo !

Nos idées de sorties. Ouverte en 2020, la véloroute rallie Paris à la mer. Voici tout ce qu'il faut savoir des deux dernières étapes de la Seine à vélo qui nous emmènent du Marais-Vernier à Deauville.

On a testé

26 km et 1 h 44 d'efforts sont annoncés pour rallier le Marais-Vernier (Eure) à Honfleur. Le parcours classé dans la catégorie « Ça monte » (la plus exigeante des 3 niveaux de difficultés) affiche 218 m de dénivelé positif.

Rien de monstrueux même si l'utilisation d'un VAE (vélo à assistance électrique) ne sera pas superflue pour les mollets les plus sensibles.

26 kilomètres, ça use, ça use…

Deux obstacles se dressent dans la première moitié du tracé : la côte du Marais-Vernier (2 km à 5 %) et la côte de Foulbec (1 km à 8 % dont un passage proche de 10 %). Si le profil est accidenté, le paysage de la campagne normande, qui offre des vues sur les ponts de Normandie et de Tancarville, est aussi paisible que la route partagée, peu fréquentée.

D'ici 2024, une nouvelle piste permettra d'ailleurs de relier, à plat, le Marais-Vernier à Berville-sur-Mer, ancien port de pêche où nous retrouvons la voie verte des quais en Seine. Véritable autoroute pour la petite reine, elle nous emmène sans effort et quasi en ligne droite, jusqu'aux portes de Honfleur.

Des pommiers et des bosses

Le plus dur reste à faire : si en voiture, 17 km séparent seulement la Cité des peintres de Deauville, c'est bien 46 km qu'il va falloir enquiller à travers l'arrière-pays pour compléter la dernière étape de cette Seine à vélo à l'allure de méandre !

Là aussi, ça monte (280 m de dénivelé positif) ! L'ascension est même soutenue à mesure que l'on grimpe la vallée de la Morelle jusqu'au Saint-André d'Hébertot (toit du parcours, 141 m).

9 km de voie verte nous conduisent ensuite en douceur jusqu'à Pont-l'Évêque. Les jambes tournent toutes seules dans ce faux plat descendant, toutefois monotone (la voie emprunte l'ancienne voie ferrée entourée de haut talus).

La fin du parcours, qui longe la vallée de la Touques, alterne vergers de pommiers et marécages sur une route de faible trafic. Une nouvelle voie verte au sein de l'hippodrome de Deauville conclut cette étape qui aura nécessité près de 3 h d'effort.

En résumé : franchement agréable, le tracé entre le Marais-Vernier et Honfleur livre de jolis paysages sur la vallée de la Risle et l'estuaire de la Seine. Les 46 km entre Honfleur et Deauville sont une autre paire de manches et s'adressent d'abord aux sportifs. La faute à une route littorale beaucoup trop dangereuse pour les cyclistes.

Néanmoins, après Pont-l'Évêque, le tracé s'adoucit [illegible] res augen[illegible] d'André H[illegible]

Balade à vélo autour de la Seine, dans le territoire de Honfleur

Infographie : Ouest-France.

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

GRANDS ITINERAIRES VELOS SUR CŒUR COTE FLEURIE

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

4. ENJEUX ET OBJECTIFS POURSUIVIS

En termes de flux, le territoire de Cœur Côte Fleurie ne fonctionne pas comme un territoire classique de 20 000 habitants. En effet, la particularité de ce territoire péri-urbain est de devoir concilier le développement du maillage cyclable pour les déplacements du quotidien et les flux touristiques.

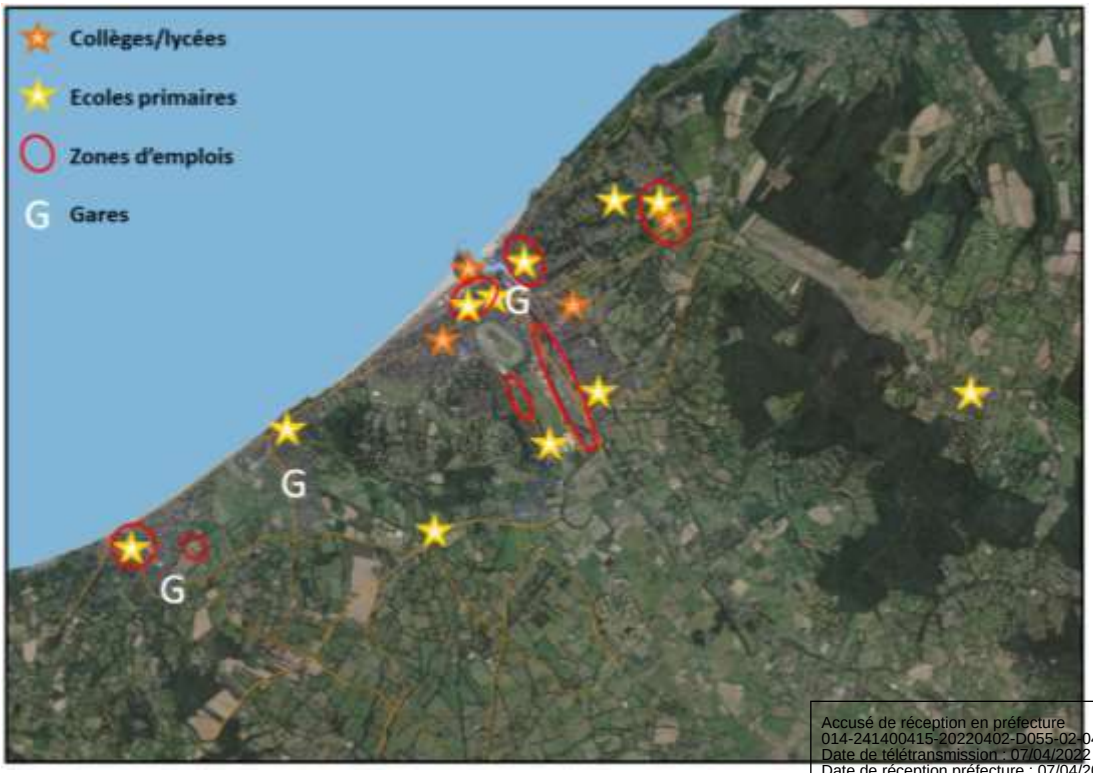
Les enjeux de mobilité sur le territoire sont donc multiples :

Diminuer les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre : le diagnostic du PCAET a fait ressortir que le secteur des transports est le premier poste de consommation d'énergie sur le territoire du Cœur Côte Fleurie, quasi exclusivement sous forme de produits pétroliers. Les transports sont également le principal secteur émetteur de gaz à effet de serre du territoire. Pour réduire les consommations d'énergie et diminuer l'impact environnemental des transports et notamment de la voiture particulière, le report modal et le renforcement des modes de déplacement alternatifs à la voiture sont incontournables.

Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé publique : les polluants atmosphériques ont un impact direct sur la santé (maladies respiratoires, cardiovasculaires…) et l'environnement. Le secteur des transports routiers émet différents polluants tels que les oxydes d'azote issus principalement des gaz d'échappement des véhicules. Les motorisations diesel, qui restent majoritaires dans le parc automobile, sont responsables de l'émission des particules fines PM2.5 et PM10. Autre exemple, les points de congestion chroniques en période de pointe touristique sont susceptibles d'engendrer des zones de concentration de polluants non détectables localement. Promouvoir les alternatives à la voiture participe donc directement à l'amélioration de la qualité de l'air du territoire.
Peu onéreux pour l'usager, le vélo représente également un mode de déplacement bénéfique pour la santé.

Organiser les déplacements du quotidien pour se rendre au travail, à la gare, en centre-ville… autrement qu'en voiture, notamment pour les petits trajets (inférieurs à 5 km).

ENJEUX DE DESSERTE SUR CŒUR COTE FLEURIE : PRINCIPALES ZONES D'EMPLOIS – ETABLISSEMENTS SCOLAIRES – GARES

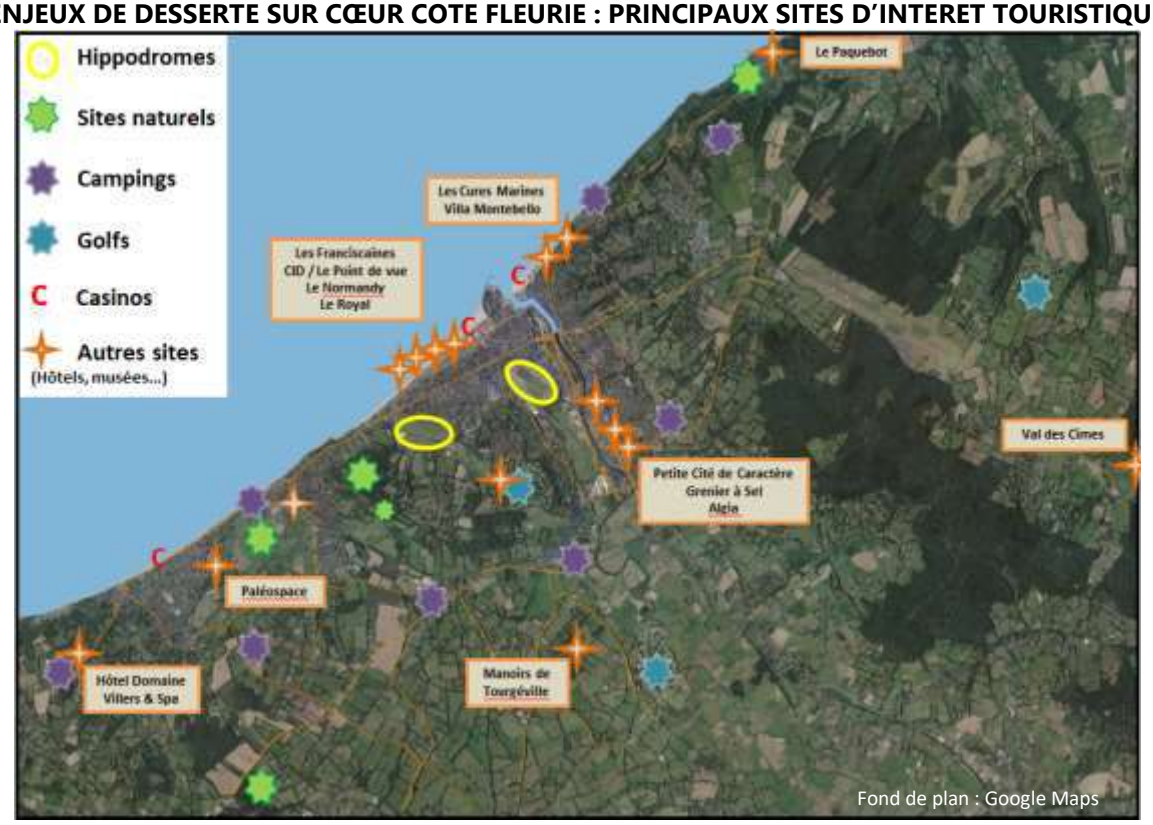


Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

Favoriser l'intermodalité en veillant aux connexions entre les différents modes de transport.

Participer à l'attractivité touristique du territoire en s'adaptant à l'évolution rapide des pratiques touristiques tournées vers le vélo, en lien avec la démocratisation du vélo électrique, les grands itinéraires tels que la Seine à Vélo et la VéloMaritime. La découverte des paysages, du patrimoine architectural et des sites naturels de l'arrière-pays participera à l'attractivité du territoire, en complément de son littoral.

ENJEUX DE DESSERTE SUR CŒUR COTE FLEURIE : PRINCIPAUX SITES D'INTERET TOURISTIQUE



Développer la dynamique économique : le vélo constitue une véritable économie entraînant de l'emploi local, une forte croissance, un tourisme durable. L'étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 » montre que l'essor du secteur du vélo se poursuit et génère chaque année en France des retombées économiques directes estimées à 30 milliards d'euros, dont 4,2 milliards d'euros pour le secteur du tourisme. Le secteur représente près de 160 000 emplois.
A titre d'exemples, un touriste à vélo dépense une somme de 68€/jour (contre 55€ pour les autres touristes) ; 21 millions de français font du vélo pendant leurs vacances ; l'itinéraire « La Loire à Vélo » a vu un doublement de l'impact économique en 5 ans.

Apaiser le trafic : les variations de population ont des effets importants sur le fonctionnement du territoire avec des moments d'intensité et de concentration, voire de congestion et de saturation, qui succèdent à des phases plus apaisées, notamment en semaine et au cœur de l'hiver. Le développement du vélo permet de limiter les nuisances sonores, d'apaiser les déplacements et facilite le stationnement en période de haute fréquentation.

Assurer la sécurité : un maillage cyclable continu, sans rupture, apporte un confort et un sentiment de sécurité pour une pratique quotidienne ou touristique effective.

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

Au regard de ces enjeux, voici les objectifs poursuivis par la Communauté de Communes et ses communes :

- Assurer la continuité des itinéraires cyclables sur Cœur Côte Fleurie pour les déplacements quotidiens favorisant l'intermodalité (habitants, actifs, scolaires), dont bénéficieront également les touristes et visiteurs ;
- Proposer des boucles locales touristiques en complément des grands itinéraires nationaux et départementaux, afin de valoriser les atouts paysagers et patrimoniaux du territoire ;
- Développer les stationnements vélos, les services vélos et les actions d'accompagnement au changement de comportement.

L'ambition du territoire est de tendre vers l'objectif national de 9 % de part modale du vélo d'ici 2024.

Les cibles prioritaires de ce schéma directeur sont :

- **les cyclo-utilitaires** (actifs/étudiants qui habitent et travaillent/étudient sur la CCCCF),
- **les cyclotouristes** (résidents secondaires, bi-résidents, visiteurs).

Quels sont les différents usagers du vélo ?

Le **cyclo-utilitaire** se déplace quotidiennement en vélo : en demande de sécurité, d'efficacité et de stationnements.

Le **cyclotouriste** se balade (déplacements de loisirs) : en recherche de services et de sécurité (séparation avec les voitures).

Le **VTTiste** : hors des sentiers battus, en quête de sensations fortes sur des sentiers présentant des difficultés.

Le **cyclo-sportif :** sur la route et pour de longues distances, attentif à la continuité des aménagements.

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

SYNTHESE

FORCES	FAIBLESSES
Un territoire attractif pour les habitants, les actifs et les touristes : littoral et arrière-pays Une forte image liée à la nature, aux loisirs Des voies communales/chemins ruraux propices au vélo dans l'arrière-pays, riche en activités touristiques Un territoire d'accueil de grands itinéraires nationaux et internationaux Des concentrations urbaines (pôles d'emplois) favorisant les petits trajets et les pratiques alternatives à la voiture La gare ferroviaire/routière de Trouville-Deauville : hub intermodal Prise de la compétence mobilité par la CCCCF / Plan de Mobilité simplifié	1% de part du vélo dans les déplacements quotidiens effectués par la population du territoire Des aménagements cyclables existants discontinus et manquants de lisibilité globale (signalétique…) Des stationnements vélo et services aux cyclistes peu développés Un relief accidenté (trois collines) : difficulté physique, rupture entre les pôles urbains Une route du littoral très fréquentée entre urbanisation et falaise Difficultés à mobiliser tous les publics sur les questions de mobilité Des flux routiers importants (autosolistes et poids lourds)
OPPORTUNITES	**MENACES**
Un maillage de voirie complet et une desserte fine du territoire permettant de travailler sur des parcours vélos locaux Application du Plan vélo départemental L'émergence du vélo électrique Développement du cyclotourisme avec la traversée du territoire par deux grands itinéraires vélo : la Seine à Vélo et la VéloMaritime Des boucles locales à jalonner pour partir à la découverte de l'arrière-pays, de ses paysages et sa gastronomie Une offre privée dynamique (vélocistes) De nombreux dispositifs d'aides	Baisse de fréquentation touristique par l'effet « asphyxiant » de la voiture sur l'A13, aux portes du territoire et sur la bande littorale Vieillissement de la population non anticipé en termes de mobilité Un développement des aménagements et stationnements cyclables insuffisants face à la demande

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

ANNEXES

<u>Annexe 1</u> : Délibérations du Conseil Communautaire, 26/03/2021, prise de compétence mobilité

Communauté de Communes
Cœur Côte Fleurie

12 rue Robert Fossorier - BP 30068
14803 Deauville Cedex
Tél : 02 31 88 54 40
Fax : 02 31 88 19 76
Mail : info@coeurcotefleurie.org

www.coeurcotefleurie.org
facebook.com/coeurcotefleurie

CONSEIL COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU VENDREDI 26 MARS 2021

L'an deux mille vingt et un, le vendredi 26 mars à 18 heures 30, les membres du Conseil communautaire, convoqués le 18 mars 2021, se sont réunis au siège de la Communauté de communes et en visioconférence, sous la présidence de Monsieur Philippe AUGIER, Président.

Présents

Président : Philippe AUGIER
Vice-Présidents : Michel MARESCOT, Colette NOUVEL-ROUSSELOT, Jacques MARIE, Sylvie DE GAETANO, François PEDRONO, Thierry GRANTURCO, Michel CHEVALLIER, Yves LEMONNIER, Philippe LANGLOIS, Régine CURZYDLO, Françoise LEFRANC

Membres : Didier QUENOUILLE, Delphine PANDO, Patrice BRIERE, David REVERT, Stéphanie FRESNAIS, Michel THOMASSON, Claude BENOIST, Sylvie RACHET, Hervé VAN COLEN, David MULLER, Fabienne LOUIS, Jean-Claude GAUDÉ, Patricia NOGUET, Patrice ROBERT, Dominique VAUTIER, Marie-France NUDD MITCHELL, Chhun-Na LENGLART, Louis RONSSIN, Caroline RACLOT-MARAIS, Catherine VINCENT, Brigitte YVES dit PETIT-FRERE, Ihsane ROUX, Véronique BOURNÉ, Guillaume CAPARD, Jean-Guillaume d'ORNANO et Florence GALERANT

Absents

Membres : Rebecca BABILOTTE, pouvoir à Mme DE GAETANO — Didier PAPELOUX, et Christèle CERISIER-PHILIPPE

Madame Caroline RACLOT-MARAIS est nommée Secrétaire de séance

-ooOoo-

Délibération n° 039

TRANSFERT DE COMPETENCE MOBILITE
Loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019
MODIFICATION DES STATUTS DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES
CŒUR COTE FLEURIE
Article 5 : compétences

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) répond à plusieurs objectifs:

- sortir de la dépendance automobile, notamment dans les espaces de faible densité;
- accélérer le développement des nouvelles mobilités en facilitant le déploiement de nouveaux services numériques multimodaux;
- concourir à la transition écologique en développant les mobilités actives (politiques cyclables, marche);
- programmer les investissements dans les infrastructures de transport.

L'un de ses objectifs principaux est que l'ensemble du territoire national soit couvert par une autorité organisatrice de la mobilité et a donc modifié les conditions d'exercice de la compétence mobilité. Elle redéfinit le schéma d'organisation territoriale de la compétence « mobilité » autour de deux niveaux de collectivités :

- la région, AOM (autorité organisatrice de la mobilité) régionale pour un maillage du territoire à son échelle,
- l'EPCI, AOM locale, échelon de proximité pour favoriser des solutions adaptées aux besoins de chaque territoire.

La coordination entre ces deux échelles d'intervention se fait au niveau du bassin de mobilité.

Contenu de la compétence :

Une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est l'acteur public compétent pour l'organisation des six catégories de services de mobilité sur son territoire, le ressort territorial, sans qu'aucun d'entre eux ne soit obligatoire :

- services réguliers de transport public de personnes ;
- services à la demande de transport public de personnes ;
- services de transport scolaire ;
- services relatifs aux mobilités actives (ou contribution à leur développement);
- services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur (ou contribution à leur développement) ;
- services de mobilité solidaire.

L'autorité organisatrice de la mobilité peut choisir d'organiser ceux qu'elle trouve les plus adaptés à ses spécificités locales. L'exercice de la compétence mobilité se fait donc « à la carte ».

Les AOM peuvent en outre proposer des services de conseil et d'accompagnement auprès des différents acteurs et usagers.

Les autorités organisatrices de la mobilité ont une responsabilité générale pour assurer «la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité» (...). Elles contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain.

La LOM prévoit qu'une communauté de communes qui prend la compétence AOM « ne se voit pas automatiquement transférer les services régionaux effectués intégralement dans son ressort territorial par la région ».

Ainsi, la Communauté de Communes Cœur Côte Fleurie souhaite que les services actuellement effectués par la Région sur son ressort territorial continuent à être organiser par celle-ci : transports scolaires, à la demande et transport régulier.

Une coordination renforcée entre les acteurs :

L'article L. 1111-9 du CGCT modifié par la LOM, précise et renforce le rôle de la Région comme chef de file de la mobilité pour coordonner les politiques de mobilité de l'ensemble des AOM.

Un contrat opérationnel de mobilité, liant les AOM et la Région, est la traduction opérationnelle des différents points déclinant le rôle de chef de file de la Région, à l'échelle d'un bassin de mobilité. Le Département et les gestionnaires d'infrastructures telles les gares ou les pôles d'échanges multimodaux seront obligatoirement associés.

Les AOM associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés» à travers le comité de partenaires qui associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place».

Justifications de la prise de compétence par la Communauté de Communes Cœur Côte Fleurie :

La communauté de communes souhaite prendre la compétence d'organisation de la mobilité pour les raisons suivantes :

- élaborer sa stratégie mobilité à travers l'élaboration d'un plan de mobilité simplifiée et ainsi l'articuler avec les autres politiques publiques locales (énergétique, environnementale, sociale, économique, aménagement...)
- devenir un acteur identifié et légitime de l'écosystème local de la mobilité,
- décider des services qu'elle souhaite organiser et/ou soutenir, en articulation avec les offres de mobilité publiques ou privées existantes sur son territoire,
- rechercher des solutions de mobilité à une échelle qui corresponde à la réalité des besoins de déplacements.

Financement :

Au sujet des sources de financement, la LOM ne prévoit pas de financement spécifique en plus de ceux existants. Concernant le versement mobilité, il ne peut être levé qu'à condition de mettre en place un ou des services réguliers de transport.

Prise d'effet du transfert de compétence :

La prise d'effet du transfert de la compétence mobilité est fixée au 1er juillet 2021 au plus tard. Néanmoins, prendre la compétence « mobilité » au 1er juillet 2021 n'oblige pas à ce qu'un service de mobilité soit organisé dès cette date.

A compter de cette date, les communes ne seront plus autorités organisatrices de la mobilité.

Rédaction actuelle des statuts :

<u>Article 5 – Compétences</u>

<u>A – COMPETENCES OBLIGATOIRES</u>

(...)

<u>B- COMPETENCES OPTIONNELLES</u>

(...)

2°) Politique du Logement et du Cadre de vie
En matière de cadre de vie, la Communauté de Communes (...) est compétente en matière de fourrière automobile, de fourrière animale, de transports scolaires et de navette intercommunale et d'actions culturelles d'intérêt communautaire (...).

<u>C-COMPETENCES SUPPLEMENTAIRES</u>

(...)

Proposition de rédaction des statuts :

<u>Article 5 – Compétences</u>

<u>A – COMPETENCES OBLIGATOIRES</u>

(...) *Inchangé*

<u>B- COMPETENCES OPTIONNELLES</u>

(...)
2°) Politique du Logement et du Cadre de vie
En matière de cadre de vie, la Communauté de Communes (...) est compétente en matière de fourrière automobile, de fourrière animale et d'actions culturelles d'intérêt communautaire (...).

<u>C-COMPETENCES FACULTATIVES</u>

La Communauté de Communes se dote de la compétence « mobilité » conformément à la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) afin d'organiser les services qu'elle trouve les plus adaptés à ses spécificités locales en complément des services déjà organisés par la Région Normandie sur son ressort territorial.

Suite au séminaire des élus qui s'est déroulé le 28 novembre 2020 et le 05 février 2021, ainsi qu'à la réunion du Bureau communautaire du 12 mars 2021, il est proposé au Conseil de bien vouloir modifier les statuts de la Communauté de Communes Cœur Côte Fleurie suivant les termes visés ci-dessus.

Cette modification statutaire est soumise à l'accord des Conseils municipaux des communes-membres de la Communauté de communes Cœur Côte Fleurie, dans les conditions de majorité requises à l'article L5211-5 du Code Général des Collectivités Territoriales (deux tiers au moins des conseils municipaux représentant plus de la moitié de la population, ou de la moitié au moins des conseils municipaux des communes représentant les deux tiers de la population).

Le Conseil est invité à en délibérer

Le Conseil Communautaire
Après en avoir délibéré
Et à l'unanimité des membres présents ou représentés,

ADOPTE les conclusions du rapport

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

DECIDE de modifier les statuts de la Communauté de Communes Cœur Côte Fleurie suivant les termes visés ci-dessus.

PRECISE que cette modification statutaire est soumise à l'accord des Conseils municipaux des communes-membres de la Communauté de communes Cœur Côte Fleurie, dans les conditions de majorité requises à l'article L5211-5 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le Président :

***Certifie**, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte qui sera affiché au siège de la Collectivité*
***Informe** que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat*

POUR EXTRAIT CONFORME

Philippe AUGIER
Président

Communauté de Communes
Cœur Côte Fleurie
12 rue Robert Fossorier - BP 30066
14803 Deauville Cedex
Tél : 02 31 88 54 49
Fax : 02 31 88 19 76
Mail : info@coeurcotefleurie.org
www.coeurcotefleurie.org
facebook.com/coeurcotefleurie

CONSEIL COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU VENDREDI 26 MARS 2021

L'an deux mille vingt et un, le vendredi 26 mars à 18 heures 30, les membres du Conseil communautaire, convoqués le 18 mars 2021, se sont réunis au siège de la Communauté de communes et en visioconférence, sous la présidence de Monsieur Philippe AUGIER, Président.

Présents

Président : Philippe AUGIER
Vice-Présidents : Michel MARESCOT, Colette NOUVEL-ROUSSELOT, Jacques MARIE, Sylvie DE GAETANO, François PEDRONO, Thierry GRANTURCO, Michel CHEVALLIER, Yves LEMONNIER, Philippe LANGLOIS, Régine CURZYDLO, Françoise LEFRANC

Membres : Didier QUENOUILLE, Delphine PANDO, Patrice BRIERE, David REVERT, Stéphanie FRESNAIS, Michel THOMASSON, Claude BENOIST, Sylvie RACHET, Hervé VAN COLEN, David MULLER, Fabienne LOUIS, Jean-Claude GAUDÉ, Patricia NOGUET, Patrice ROBERT, Dominique VAUTIER, Marie-France NIUDD MITCHELL, Chhun-Na LENGLART, Louis RONSSIN, Caroline RACLOT-MARAIS, Catherine VINCENT, Brigitte YVES dit PETIT-FRERE, Ihsane ROUX, Véronique BOURNÉ, Guillaume CAPARD, Jean-Guillaume d'ORNANO et Florence GALERANT

Absents

Membres : Rebecca BABILOTTE, pouvoir à Mme DE GAETANO — Didier PAPELOUX, et Christèle CERISIER-PHILIPPE

Madame Caroline RACLOT-MARAIS est nommée Secrétaire de séance

-ooOoo-

Délibération n° 057

MOBILITE
PROJET DE CARTOGRAPHIE DE BASSINS REGIONAUX DE MOBILITE
Avis

Bénerville-sur-Mer | Blonville-sur-Mer | Deauville | Saint-Arnoult | Saint-Gatien-des-Bois | Saint-Pierre-Azif | Touques | Tourgéville | Trouville-sur-Mer | Vauville | Villers-sur-Mer | Villerville

L'article 15 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), codifié à l'article L1215-1 du code des transports, prévoit que la Région est chargée d'organiser les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à l'échelle de bassins de mobilité. La région doit ainsi définir et délimiter ces bassins en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transports, les départements ainsi que les Communautés de Communes n'ayant pas reçu la compétence mobilité de leurs communes membres.

Ces bassins couvrent l'ensemble du territoire de la Région. Un bassin de mobilité s'étend sur le périmètre d'un ou plusieurs établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre. Un EPCI peut décider d'appartenir à plusieurs bassins. Dans ce cas, la décision doit être prise en fonction des réalités des déplacements qui ont lieu sur ce territoire et en tenant compte de l'impact en termes d'organisation et de mobilisation pour sa structure.

Ces bassins constituent une échelle intermédiaire de structuration de la mobilité, entre l'échelle de proximité (celle du ressort des autorités organisatrices locales) et l'échelle régionale. Ces bassins visent donc à assurer une cohérence des actions et des politiques en matière de mobilité entre ces deux échelles d'organisation.

L'article L. 1111-9 du CGCT modifié par la LOM, précise et renforce le rôle de la Région comme chef de file de la mobilité pour coordonner les politiques de mobilité de l'ensemble des AOM.

Un contrat opérationnel de mobilité, liant les AOM et la Région, sera élaboré au cours de l'année 2021 et constituera la traduction opérationnelle des différents points déclinant le rôle de chef de file de la Région, à l'échelle d'un bassin de mobilité (coordination entre les autorités organisatrices d'un bassin de mobilité en vue d'assurer cette cohérence d'actions).

Par courrier en date du 15 janvier 2021 relatant les différentes phases de concertation avec les territoires, Monsieur le Président de la Région Normandie, Hervé Morin, invite les Présidents d'EPCI à faire connaître leur avis sur le projet de cartographie des bassins régionaux de mobilité joint à la présente délibération.

La Communauté de Communes Cœur Côte Fleurie apparaît comme faisant partie de deux bassins de mobilité : celui de Caen la mer et celui de la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole, au vu des flux de mobilité observés entre ces territoires.

A titre d'exemple, en 2017, 5 105 actifs n'habitant pas le territoire de la Communauté de Communes viennent y travailler provenant le plus souvent d'une intercommunalité limitrophe : à 35 % de la CC Terre d'Auge (1 800 actifs), à 15 % de la CC du Pays de Honfleur- Beuzeville, à 14 % de la CC Normandie Cabourg Pays d'Auge et à 8 % de la CU Caen la mer.

Concernant le bassin de mobilité de la CU le Havre Seine Métropole, tous les EPCI membres du Pôle Métropolitain de l'Estuaire de la Seine ont souhaité en faire partie pour renforcer la cohérence territoriale estuarienne.

Vu l'avis favorable du Bureau des Maires réuni le 12 mars dernier, il est proposé aux membres du Conseil Communautaire d'émettre un avis favorable à ce projet de cartographie des bassins régionaux de mobilité.

Le Conseil est invité à en délibérer

Bénerville-sur-Mer | Blonville-sur-Mer | Deauville | Saint-Arnoult | Saint-Gatien-des-Bois | Saint-Pierre-Azif | Touques | Tourgéville | Trouville-sur-Mer | Vauville | Villers-sur-Mer | Villerville

Le Conseil Communautaire
Après en avoir délibéré
Et à l'unanimité des membres présents ou représentés,

DONNE un avis favorable sur le projet de cartographie des bassins régionaux de mobilité joint à la présente délibération.

Le Président :

***Certifie**, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte qui sera affiché au siège de la Collectivité*
***Informe** que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat*

POUR EXTRAIT CONFORME

Philippe AUGIER
Président

Bénerville-sur-Mer | Blonville-sur-Mer | Deauville | Saint-Arnoult | Saint-Gatien-des-Bois | Saint-Pierre-Azif | Touques | Tourgéville | Trouville-sur-Mer | Vauville | Villers-sur-Mer | Villerville

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022

Télétransmission en Sous-Préfecture de Lisieux
Accusé de réception en date du 30 MARS 2021

Annexe 2 : La route du littoral accidentée : Article du Pays-d'Auge du 23/04/2021

VILLERVILLE

Sur la route du littoral, une succession de pièges pour les automobilistes

Entre Villerville et Trouville-sur-Mer, une portion de la route départementale 513 est une véritable succession de pièges pour ceux qui l'empruntent. Des premiers travaux pourraient être menés avant l'été.

La RD513 qui relie Villerville à Trouville-sur-Mer, plus connue sous le nom de la « Route du littoral », ne manque pas de charme. Au volant, on peut voir les paysages défiler et admirer de beaux points de vue. Mais sur cette départementale, qui souffre de glissements de terrain, il vaut mieux fixer ses yeux sur la route. Chaussée déformée, bosses, trous… S'apparentant parfois à de véritables montagnes russes, la portion reliant les deux communes du littoral est une véritable succession de pièges. **« Et pourtant c'est une route qui est essentielle, c'est vraiment LA route touristique de la côte »**, regrette Michel Marescot, le maire du village.

Une situation qui dure et qui s'aggrave

« On connaît le mauvais état de la route départementale depuis des dizaines d'années », avance le maire qui dresse la liste des problèmes constatés, insistant notamment sur l'un d'entre eux : **« Depuis trois ans nous avons un trou béant à quelques centaines de mètres de l'entrée du village. Et malheureusement, rien n'a été fait, à part installer des panneaux autour de ce trou. Cette route, dans l'état actuel, est extrêmement accidentogène : nous avons des ruptures de pente et de hauteur très prononcées. Cela fait qu'à l'endroit où il y a le trou, quand on vient de Villerville, on ne voit même plus les voitures qui arrivent en sens inverse. »**

David Matéo, chef de l'Agence routière départementale de Pont-l'Évêque, explique le phénomène : **« le site où nous rencontrons des déformations significatives sur la chaussée se situe dans l'axe du cirque du glissement, avec des vitesses de déplacement lentes mais continues. Nos agents sur le terrain surveillent très attentivement l'évolution de ce phénomène et interviennent après chaque apparition de fissures sur la chaussée. »** Des interventions avaient ainsi été déjà réalisées, ces dernières années, par le Département, en charge de son entretien. **« Une étude de diagnostic a été menée pour comprendre ce phénomène,** poursuit David Matéo. **Le glissement est actif et prend racine à plusieurs dizaines de mètres de profondeur. Plusieurs réparations ont déjà été effectuées sur la chaussée pour sécuriser les lieux. »**

Des premiers travaux avant l'été ?

Pour le maire de Villerville, ce dossier n'avance pas… et l'état de la route empire. **« On connaît très précisément les endroits névralgiques et on sait que nous n'avons pas eu de réponse précise de nos deux conseillers départementaux que j'ai sollicités »**, constate-t-il.

Des études de sol des services du Département ont été diligentées ces dernières années. La dernière date d'ailleurs de fin mars-début avril. **« Mais à ce jour, on ne connaît pas la typologie précise de ces travaux : est-ce que c'est un mur, des palplanches, est-ce qu'il faut renouveler la pose de drain et/ou de géotextile ? »**, s'interroge le maire qui indique savoir que le Département a octroyé la somme de 150 000 € pour des travaux.

Suite à l'étude technique menée ces dernières semaines par l'Agence routière départementale de Pont-l'Évêque, David Matéo a expliqué qu'ils attendaient les conclusions de cette enquête pour **« définir plus précisément la nature des travaux de confortement de la route qui seraient envisageables ».**

Entre Villerville et Trouville-sur-Mer, une portion de la route départementale 513 est une véritable succession de pièges.

Des premières pistes ont quand même été données, laissant un peu d'espoir à ceux qui empruntent cette route régulièrement. **« Des travaux devraient être réalisés avant l'été pour écarter le danger immédiat, notamment le risque de chutes du fait de la déformation notable de la chaussée,** termine David Matéo. **Il s'agit de reprendre les zones affaissées et de rectifier le profil de la chaussée. »**

M.-M. BEMOLEUR

Accusé de réception en préfecture
014-241400415-20220402-D055-02-04-22-DE
Date de télétransmission : 07/04/2022
Date de réception préfecture : 07/04/2022