

Relever le défi de l'usage du vélo dans les territoires ruraux

Élaboration d'un diagnostic cyclable dans la collectivité territoriale de La Hague

GE0E111T : Stage professionnel

M2 Géographie aménagement du territoire parcours TRansitions ENvironnementales dans les Territoires



Responsable pédagogique : Bertrand DESAILLY

Maîtresse de stage : Carine BESNARD



Résumé : Aujourd'hui le milieu rural est marqué par une dispersion de l'habitat, souvent morcelé par des axes routiers plus ou moins importants. Éloignés des pôles d'intérêts, les habitants demeurent fortement dépendants de la voiture, ce qui soulève de vives interrogations quant à la place laissée mobilités douces. L'autosolisme a conquis les campagnes, au point que la mobilité motorisée apparaît presque consubstantielle à la vie quotidienne en zone rurale. Face à ces défis, la commune de La Hague a choisi d'engager un diagnostic cyclable afin de mieux comprendre les contraintes locales, mais aussi de révéler les potentiels aménagements susceptibles d'encourager un report modal vers les mobilités douces au quotidien. Ce rapport de stage présente les résultats de ce diagnostic et interroge de manière plus large, les conditions et les limites d'une véritable incitation à l'usage du vélo comme mode de transport quotidien en milieu rural. Favoriser ce report modal suppose un remaniement, voire une requalification globale du foncier existant afin d'élaborer un schéma cohérent tourné vers les modes doux et l'intermodalité. L'enjeu n'est pas de contraindre l'usage de la voiture, mais de proposer une alternative crédible et compétitive, capable à terme de rivaliser avec l'autosolisme. Pour ce faire, il a été essentiel d'associer les habitants au diagnostic via une enquête participative permettant de déceler leurs souhaits d'aménagements et d'étudier leur pertinence au vu des recherches scientifiques dans le but de construire une politique cyclable réellement adaptée aux spécificités locales.

Mots clés : La Hague, Diagnostic cyclable, Vélo, Mobilité quotidienne, Rurale

Abstract : Today, rural areas are characterized by scattered settlements, often fragmented by roads of varying importance. Far from centers of interest, residents remain heavily dependent on cars, raising serious questions about the place of soft mobility. Single-occupant car use has conquered the countryside to such an extent that motorized mobility seems almost integral to everyday life in rural areas. Facing these challenges, the municipality of La Hague has decided to conduct a cycling diagnosis in order to better understand local constraints, but also to identify potential developments that could encourage a modal shift towards soft mobility in everyday life. This internship report presents the results of this study and takes a broader look at the conditions and limitations of effectively encouraging the use of bicycles as a daily mode of transportation in rural areas. Promoting this modal shift requires a reorganization or even a complete redevelopment of existing land use in order to develop a coherent plan focused on soft modes of transportation and intermodality. The challenge is not to restrict car use, but to offer a credible and competitive alternative that can ultimately challenged single-occupant car use. To achieve this, it was essential to involve residents in the assessment through a participatory survey to identify their development wishes and study their relevance in light of scientific research, with the aim of developing a cycling policy that is truly adapted to local specificities.

Key words : La Hague, Cycling diagnostic, Bike, Daily mobility, Rural

Remerciements

Je remercie celles et ceux qui ont permis de faire de ce stage une expérience indéniablement riche tant sur le plan humain que professionnel, en apportant leur soutien, leur savoir-faire et leur bienveillance tout au long de cette aventure formatrice.

Tout d'abord, je tiens à exprimer ma gratitude envers mon enseignant référent, Monsieur Bertrand **DESAILLY**, Maître de Conférence en Géographie de l'Environnement (GEODE) à l'université de Toulouse Jean Jaurès, pour son écoute active, ses critiques constructives et son encadrement tout au long de cette expérience professionnelle.

Merci à Léa **SEBASTIEN**, Maîtresse de Conférences en Géographie de l'Environnement (GEODE) qui en tant que professeure principale du M2 TRENT, pour son apport essentiel à l'étude et à l'analyse de la participation citoyenne dans le cadre du M2 TRENT.

Aussi, je tiens à exprimer ma gratitude à Carine **BESNARD**, chargée de développement durable qui a assuré le rôle de tutrice. Je la remercie sincèrement pour la confiance qu'elle m'a accordée ainsi que pour l'autonomie dont j'ai pu bénéficier. Son accompagnement, empreint de patience, pédagogie et de bienveillance, a grandement contribué à mon épanouissement au sein du stage.

Je remercie également l'ensemble des agents de la commune de La Hague pour leur accueil, leur bienveillance, leur soutien et leur inégalable sens de l'humour et véritable volonté de transmettre. Un clin d'œil à Frédéric **CRIQUET**, Christophe **BONNISSENT**, David **MONTREUIL**, Julie **LEJUEZ**, Anne-Sophie **MASSIEU**, Justine **PICOT**, Thomas **PASCO**, Yoann **SANSON**, Romain **GOËL** et Marie **FAVIER**.

De plus, je remercie chaleureusement les haguais pour leur disponibilité, leur confiance (envers une stagiaire horsaine) et leur précieuse contribution. Leur volonté de partager leurs expériences et problématiques liées à la mobilité cyclable a profondément enrichi mon travail.

J'aimerais enfin remercier mon partenaire, mes ami.e.s et ma famille pour leur soutien inconditionnel.

Je n'oublie pas mon fidèle vélo VAE Cap Cotentin (non ceci n'est pas un placement de produit), qui a su me porter avec fiabilité et constance (malgré les intempéries et le dénivelé) dans tous mes déplacements professionnels et personnels.

À tou.t.e.s les personnes qui souhaiteraient devenir cycliste au quotidien dans un territoire rural.

Sommaire

Introduction

1. La Hague, un territoire rural fragmenté, en quête de mobilités plurielles

- 1.1 La commune rurale de La Hague : une péninsule au caractère affirmé
- 1.2 Les flux largement conditionné par les dynamiques économiques (tourisme et emploi)
- 1.3 La réalisation du diagnostic de la pratique et des infrastructures cyclables

2. Pédaler en milieu rural, entre contraintes systémiques et dynamiques émergentes

- 2.1 La dépendance structurelle à la voiture individuelle
- 2.2 Des politiques cyclables encore marginales en milieu rural
- 2.3 S'inspirer pour bifurquer : des exemples de transitions cyclables en milieu rural

3. Sur la bonne voie : Étude documentaire, terrain et participation citoyenne comme socle méthodologique

- 3.1 Diagramme de Gantt des moments clés du stage
- 3.2 Se repérer pour mieux avancer
- 3.3 Délier les aux pignons : regards croisés permis par la participation citoyenne

4. Terrain, paroles, pratiques, état des lieux et conditions d'une bascule : ce que révèle le diagnostic cyclable de La Hague

- 4.1 Richesse des itinéraires de loisirs, faiblesse des aménagements et services d'accompagnement envers les cyclistes du quotidien
- 4.2 Des freins aux leviers : le vélo vu par ses pratiquants
- 4.3 Mise en perspective et retours critiques sur le stage

Conclusion

Glossaire et sigles

Autosolisme : Le terme définit le fait de se déplacer seul dans un véhicule sans passager pour accomplir des trajets souvent quotidiens (travail, courses, loisirs ...).

Bande cyclable : Une bande cyclable est un marquage sur la chaussée continu ou discontinu indiquant l'espace réservé aux vélos.

Boucle locale : Les boucles locales sont des itinéraires circulaires de 5 à 100 km établis à partir d'un pôle. Elles sont identifiées par une numérotation à un, voire deux chiffres, apposée sur une « pastille » colorée stipulant sa difficulté. Ces pastilles sont soit apposées en complément des mentions lorsqu'elles empruntent un itinéraire cyclable relevant du schéma directeur de signalisation, soit intégrées au jalonnement simplifié de type D21c.

CAC : Communauté d'agglomération du Cotentin

CC : Camping-car

CEC : Cherbourg-en-Cotentin

Déplacement de loisirs : Le motif du déplacement est de parcourir un itinéraire à vélo en tant que tel (promenade ou sport).

Déplacement utilitaire : Le motif du déplacement est d'atteindre une destination qui nous permettra de réaliser une activité (travail, formation, achats, visite, piscine, etc.).

DV : (panneaux) Directionnels Vélos. Les panneaux Dv (Direction vélo) sont utilisés dans la signalisation directionnelle et le repérage des itinéraires et réseaux cyclables. Ils se déclinent en panneaux d'identifiants, de position, de pré-signalisation et de confirmation issus de l'IISR(Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière) cinquième partie dans sa version du 9 janvier 2019.

FUB : Fédération des usagers de la Bicyclette

Générateur de trafic / Infrastructure à forte fréquentation (IFF) : Bâtiments et lieux générant et attirant de nombreux déplacements, comme les bâtiments scolaires, les grands commerces ou les zones à haute densité d'emplois. Ligne de désir reliant de manière directe deux générateurs de déplacements entre lesquels des flux sont attendus, par exemple entre une école et un terrain de sport. Elle n'est pas affectée au terrain, mais permet d'observer les principaux flux sur un territoire.

La pratique du vélo/ usagers du vélo : On préférera utiliser ces termes qui englobent plusieurs pratiques. Les termes, "cycliste" et "cyclisme" renvoient plus à une pratique sportive. Le rapport ci-présent choisit d'étudier toutes pratiques confondues bien que majoritairement des pratiques utilitaires du vélo.

Loi LAURE : Selon ATMO France (organisation environnementale contrôlant la pollution de l'air), la Loi sur L'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie de 1996 (dite loi LAURE) reconnaît à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Ce texte, aujourd'hui intégré au Code de l'Environnement (article L. 221-1 à L. 221-6), prévoit une surveillance de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire national et une information du public qui doit être mise en œuvre via le dispositif national de surveillance.

Loi LOM : La loi d'orientation des mobilités publiée en 2019 transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

Mobilités actives, mobilités douces : Modes de déplacement mus tout ou en partie par la force musculaire ; soit le vélo, la marche à pied, la trottinette, etc.

Mobilités carbonées : Les mobilités carbonées désignent l'ensemble des modes de transports produisant des émissions de gaz à effet de serre.

Piste cyclable : Une piste cyclable est un aménagement séparé physiquement de la chaussée et destiné aux vélos, trottinettes, poussettes....

RCID : Réseau Cyclable d'Intérêt Départemental

Report modale : Recours à un autre mode de déplacement. Fait référence en général aux usagers et usagères du trafic individuel carboné qui changent pour les transports publics ou les mobilités actives/douces.

Sas vélo : Une surface réservée aux vélos se trouvant à l'avant de la ligne d'arrêt pour voitures aux carrefours et intersections.

SC2 : Dans la signalisation routière, des figures normalisées servent à préciser des catégories de véhicules auxquelles un itinéraire est interdit (SI) ou conseillé (SC). Le symbole SC2 caractérise la signalisation destinée aux seuls cyclistes. (cf page 61)

Schéma directeur de jalonnement : se traduit par un document d'étude, fixant pour une aire d'étude et un réseau à un horizon donné, la liste des pôles et des liaisons permettant de déterminer les mentions à faire figurer dans les carrefours.

SDC : Schéma directeur cyclable

TC : Transport en Commun

TIM : Transport individuel motorisé, soit les voitures, scooters, motos, etc.

TJM : Trafic journalier moyen. Se réfère au nombre de véhicules comptés en un endroit au cours d'une journée (24h heures). L'unité de mesure sont les véhicules par jour (vhc/j).

Vélo à assistance électrique (VAE) : Vélo doté d'une assistance électrique au pédalage. Il en existe deux types : les VAE classiques ou VAE25, dont l'assistance est limitée à 25 km/h. Ils disposent en grande partie des mêmes droits et devoirs que les vélos mécaniques et les VAE «rapides» ou VAE45, dont l'assistance est limitée à 45 km/h. Ils sont considérés comme des cyclomoteurs (obligation de port du casque, utilisation des espaces piétons ouverts aux vélos uniquement avec le moteur éteint, etc.).

Vélo cargo : Un vélo cargo est doté d'une baie de chargement et permettant de transporter des charges lourdes ou des enfants. De formes et tailles différentes, leur poids élevé fait qu'ils sont souvent dotés d'une assistance électrique.

Vélo en libre-service (VLS) : Les vélos en libre-service (VLS) sont un service consistant en une flotte de vélos pouvant être empruntés, moyennant un paiement, dans une station et déposés dans une autre station, ou pour les systèmes plus récents, dans un périmètre défini. L'utilisation d'un smartphone est généralement nécessaire pour localiser les vélos, les déverrouiller et les emprunter.

Vélo et territoires : L'association créée en 1999 est un réseau national, une expertise, une force de proposition en vue de développer l'usage du vélo dans tous les territoires.

Vélociste : Magasin spécialisé dans la vente et/ou la réparation de vélo.

Véloroute / Voie verte : L'article L154-1 du code de la voirie routière définit les véloroutes comme *“des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. Elles ont notamment pour support des voies appartenant au domaine public ou privé de l'État, de ses établissements publics, ainsi que des collectivités*

territoriales et de leurs groupements compétents en matière de voirie. Elles empruntent tout type de voie adaptée à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu". Elles répondent autant que faire se peut au cahier des charges relatif au Schéma national des véloroutes du 5 janvier 2001 adossé à la circulaire de la même année. Une véloroute est un itinéraire continu et jalonné destiné à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. Il peut comprendre : • des sections dotées du statut de voie verte ou de piste cyclable tel que défini à l'article R110-2 du code de la route ; • des sections de routes à faible trafic ; • le cas échéant, des sections de routes à trafic modéré aménagées pour accueillir une circulation sécurisée des cyclistes. Les fonctions et le statut de la voie traversée sont les premiers éléments à prendre en compte: par exemple, quelle que soit leur fréquentation motorisée, tous les accès privés (parkings, chemins agricoles) sont non prioritaires sur la véloroute¹. Depuis peu, les véloroutes sont des voies seulement accessibles pour : les piétons, les cyclistes, les cavaliers, les véhicules motorisés (seuls les riverains et les agriculteurs ainsi que les engins d'entretiens).

Voie cyclable : Les voies cyclables, au titre de la loi éponyme, englobent toutes les infrastructures cyclables (bandes, pistes, etc.).

VL : Véhicule lent

Abécédaire (partiel), amoureux (complètement), de La Hague

Avant d'amorcer le mémoire, il est important, que dis-je nécessaire, d'apporter quelques clarifications terminologiques qui englobe l'atmosphère sensorielle du cycliste (et pas que). Ainsi, vous est proposé ci-dessous, un abécédaire amoureux du territoire presque entièrement tiré de *L'abécédaire des mordus de La Hague et de ses abords* (Antirouille, 2021). Non exhaustif, celui-ci permet néanmoins d'apporter un lexique et une poésie sur les éléments qui font de La Hague ce qu'elle est.

Inutile de lutter, vous tomberez petit à petit amoureux du territoire.

(Voir annexe 1)

¹ Article R.415-9 du code de la route (extrait) : « Tout conducteur qui débouche sur une route en franchissant un trottoir ou à partir d'un accès non ouvert à la circulation publique, d'un chemin de terre ou d'une aire de stationnement ne doit s'engager sur la route qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger et qu'à une vitesse suffisamment réduite pour lui permettre un arrêt sur place. – (...) Il doit céder le passage à tout autre véhicule. »

Introduction

“ Le vélo s’affirme comme un ambassadeur de plus en plus populaire de la transition écologique. (...) Néanmoins la fracture territoriale demeure importante entre grandes métropoles où la pratique est en croissance et espaces périurbains et peu denses dans lesquels les vélos restent pour beaucoup cantonnés aux sorties du week-end ” (A. Peycheraud, 2022). À l’heure où les mobilités sont au cœur des enjeux environnementaux, économiques et sociaux, la voiture individuelle reste la norme dans les territoires ruraux, représentant près de 80 % des déplacements du quotidien, contre seulement 1.2 % réalisés à vélo (vélo et territoires, 2029). Pourtant, le secteur des transports est l’un des premiers contributeurs d’émissions de gaz à effet de serre, pesant pour 24 % des émissions mondiales de CO₂ en 2019 (Ministère de la Transition écologique, 2022). Dans ce contexte, penser autrement les mobilités du quotidien, notamment en zone peu dense, devient un impératif écologique.

Les territoires ruraux désignent désormais, selon la grille communale de densité de l’INSEE, l’ensemble des communes peu ou très peu denses. Ils regroupent, en 2017, 88 % des communes françaises et 33 % de la population (soit 1 tiers de la population française) (INSEE). Trois critères permettent de les définir : une *“ faible densité de population, de constructions, d’emplois, de services, d’équipements, etc., la prédominance des formations végétales dans les paysages, et l’importance des activités agricoles en termes de surface même si elles ne sont pas exclusives et de moins en moins dominantes face au développement croissant de fonctions non agricoles ”* (A.Gonin et C.Quéva, 2018). Mais ces territoires se distinguent également par des *“problématiques de mobilité singulières dans lesquelles les modes d’habiter se colorent de l’impératif du mouvement tout en valorisant l’ancrage local* (Milbourne et Kitchen, 2014). *Le quotidien y est ainsi rythmé par des déplacements à la fois nécessaires et contraignants pour rallier des lieux de vie éclatés* (Huyghe, 2015) *et par un usage massif et dilemmatique de la voiture : cette dernière est un gage d’autonomie mais elle s’avère également coûteuse économiquement et écologiquement en même temps qu’excluante pour une part de la population réduite à l’immobilité”* (A. Peycheraud, 2022).

C’est dans cette tension que le vélo se dessine aujourd’hui comme une alternative de plus en plus valorisée dans le discours public. Son image a profondément évolué : il est désormais vu comme un mode de déplacement vertueux, bénéfique pour la santé physique et mentale, économique pour les usagers, faiblement carboné et générateur de dynamiques sociales locales.

Dans ce contexte, le vélo pourrait pourtant devenir un vecteur puissant de transformation des mobilités rurales. Encore faut-il en faire une option réelle, crédible et sécurisée et non une utopie réservée aux urbains.

De fait, en 2023, *“la tendance est à la hausse avec une augmentation de 17 % au niveau national et en milieu urbain, et des progressions de 14 % et de 8 % pour les milieux périurbain*

et rural” (vélo et territoires, 2023). “*Si le vélo en milieu rural est parfois une réalité touristique, son usage au quotidien est peu développé. Les causes ? Le manque d’aménagements qui crée de l’insécurité pour les cyclistes et les longues distances entre les lieux de vie et d’activités*” (vélo et territoires, 2019).

Située à l’extrémité ouest du Cotentin, dans le département de la Manche en Normandie, la commune de La Hague est née en 2017 de la fusion de dix-neuf villages, formant aujourd’hui une entité rurale de 11 223 habitants (INSEE, 2021). Ce territoire de bout du monde, aux paysages escarpés, battus par les vents et d’une grande richesse naturelle, compose une péninsule singulière où s’entrelacent littoral sauvage, bocage vallonné et habitat dispersé. Son climat oscillant (passant par les quatre saisons en l’espace d’une journée), façonne un cadre de vie à la fois attractif et contraignant, qui influe directement sur la pratique des mobilités. Malgré ses aspects de “bout du monde”, La Hague tend, à travers l’étude des mobilités cyclables, se projeter vers une transition de ses mobilités quotidiennes, aujourd’hui axées sur les véhicules carbonés.

Ce stage se déroule au sein du Pôle D (technique), situé au cœur des locaux de la mairie de Beaumont - Hague, au 8 rue des Tohagues. Le présent rapport décrit la réalisation de la commande passée par le service chargé de développement durable dirigé par la tutrice dudit stage, Carine Besnard, qui m’a missionnée afin d’effectuer le diagnostic cyclable de La Hague. Cette initiative s’inscrit dans un cadre plus large visant à structurer les mobilités quotidiennes et touristiques à l’échelle de l’agglomération de Cotentin. La commande permet d’établir une première ébauche de ce que pourrait devenir le schéma directeur cyclable de La Hague.

Il conviendra dès lors de se demander si **la pratique du vélo dans la commune rural de La Hague, peut devenir une alternative crédible à l’usage de la voiture et à quelles conditions.**

En vue de rendre compte de manière analytique ces six mois passés dans la collectivité territoriale de La Hague, ce rapport se structure en quatre grands axes. Nous commencerons par présenter La Hague, un territoire rural fragmenté, en quête de mobilités plurielles (1), avant de nous pencher sur les contraintes systémiques et les dynamiques émergentes des mobilités en milieux rurales (2). Nous poursuivrons avec une étude documentaire, du terrain et de la participation citoyenne comme socle méthodologique (3) et conclurons par l’état des lieux des conditions d’une bascule (4).

1. La Hague, un territoire rural fragmenté, en quête de mobilités plurielles

1.1 La commune rurale de La Hague : une péninsule au caractère affirmé

1.1.1 La Hague entre caps et landes

Le mot hague serait issu du norrois haga qui signifie « enclos, terrain clos, prairie, pâture ». Les limites de ce « pays » fluctuent selon que l'on se réfère à des définitions historiques, géographique (les plus communément admises) ou administrative : espace clos par la mer et le Hague-Dike² pour les historiens, par la Diélette et la Divette pour les géographes, ou encore territoire relevant des compétences de la commune de la Hague soit l'ensemble des 19 communes de l'ancien canton de Beaumont-Hague (M.Villot, 2023).

La Hague est située dans le département de la Manche en Normandie, elle est la commune la plus étendue du département de la Manche comptabilisant 148,68 km² et fait partie de l'aire d'attraction de Cherbourg-en-Cotentin (CEC).

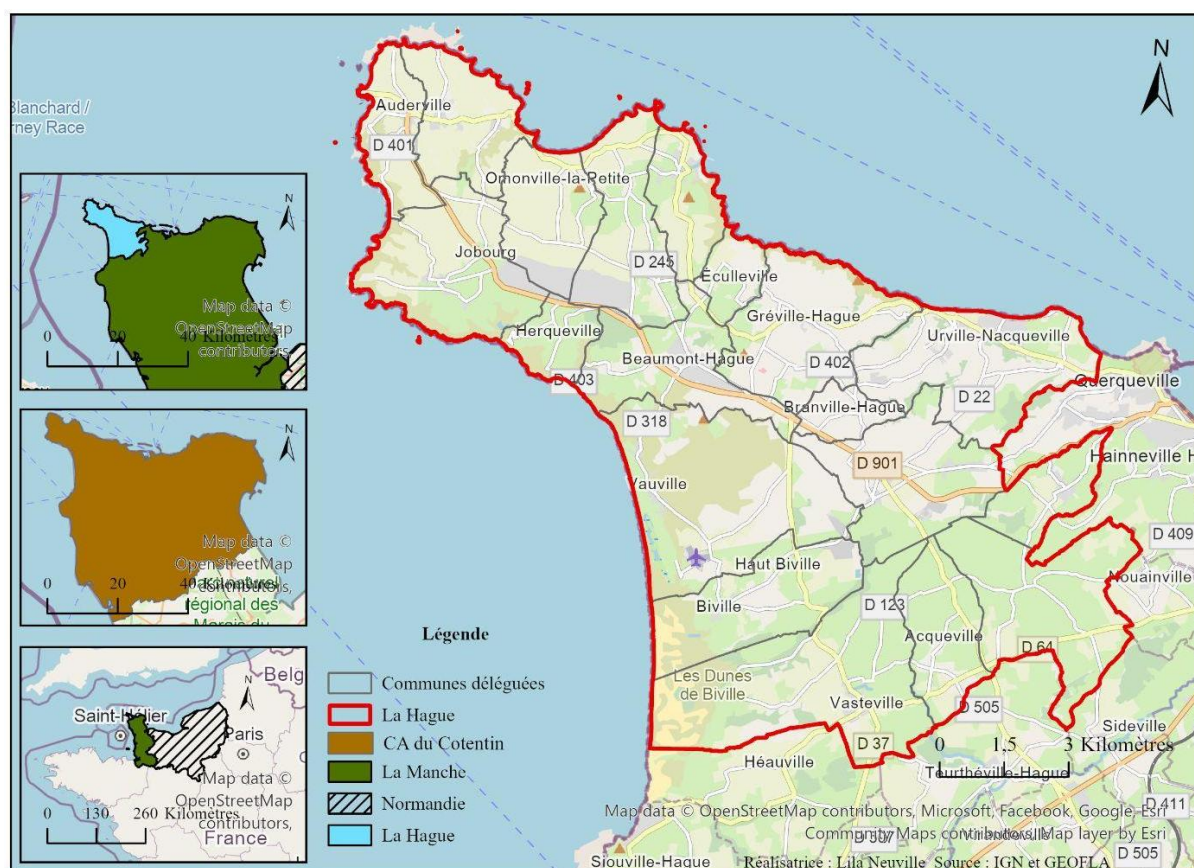


Figure 1 : Cartographie de La Hague, Cotentin, Manche, Normandie © Lila Neuville, 2025

² Le Hague-Dike est une importante levée de terre avec fossé datant de l'âge de Bronze qui barrait la péninsule de La Hague d'ouest en est, prolongée de part et d'autre par les vallées de la Sabine et d'Herquemoulin. Elle servait ainsi à isoler la pointe du territoire des attaques venant du continent.

Située à l'extrémité nord-ouest du Cotentin, La Hague, est une péninsule reconnue pour la beauté brute et sauvage de ses paysages. Bordée par la Manche de l'Ouest au nord-est, elle fait face aux îles Anglo-Normandes, dont elle est séparée par le Raz Blanchard, le courant de marée le plus puissant d'Europe.

La Hague atteint une altitude minimale de 0 mètre et maximale de 183 mètres. Bien que le dénivelé soit faible, les coupures topographiques jouent un rôle déterminant dans les logiques de déplacement, si bien que les pentes parfois abruptes peuvent atteindre les 18 %.

Deux caps y sont remarquables : le cap de la Hague (au sens strict) à Auderville avec le port de Goury abritant la SNSM et le phare de Goury ; le nez de Jobourg aux roches datant du Paléoprotérozoïque (deux milliards d'années).

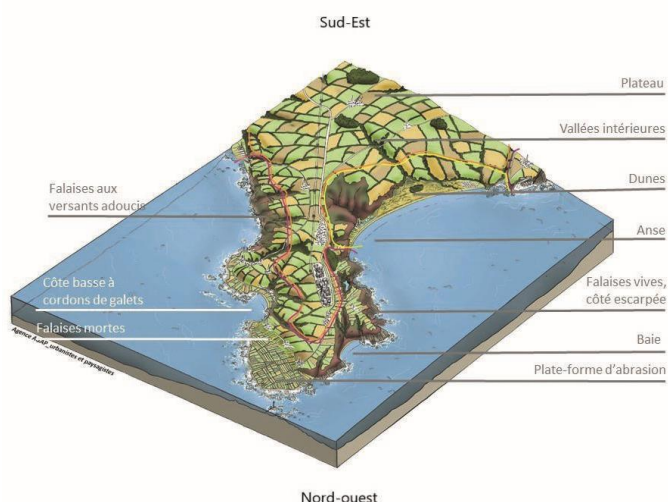


Figure 2 : Bloc représentant le nord de La Hague © ASAP, urbanistes et paysagistes

La Hague se caractérise par un littoral diversifié : des falaises vertigineuses (entre Urville-Nacqueville et Omonville-la-Rogue, ainsi qu'entre Auderville et Vauville), à la base desquelles s'étend une série de baies, de vastes plages (Urville-Nacqueville et tout le long de Biville et Vauville), d'îlots rocheux et de platiers (cap de la Hague, point de Jardeheu, Saint-Germain-des-Vaux...), des formations dunaires massives (Biville), des rivages de galets (Anse Saint-Martin) et des marais en arrière-plan (Mare de Vauville), sans oublier les landes et vallées boisées (Hubiland, Sabine...). La côte est aussi ornée de petits ports tels que Goury, le Houguet, Port Racine et Port du Hâble, ainsi que de lieux pour mouillage. Cette région, parfois appelée la "petite Irlande", est caractérisée par ses paysages souvent marqués par des champs entrecoupés de petits murets de pierre.

Territoire soucieux de la préservation de son patrimoine naturel, La Hague s'inscrit activement dans l'initiative "Grand Site National". Dans ce cadre, le Conservatoire du littoral a engagé une politique ambitieuse d'acquisition foncière, si bien qu'aujourd'hui, près de 50 % de ses côtes sont placées sous sa protection. Parallèlement, de nombreux secteurs du territoire sont reconnus au titre des paysages remarquables, avec des portions classées ou inscrites au titre de la loi de 1930 sur la protection des monuments naturels et des sites.

Par ailleurs, La Hague porte un projet de labellisation en tant que Géoparc mondial de l'UNESCO, témoignant de la richesse de son patrimoine géologique.



Figure 3 : Cartographie du Grand Site classé de La Hague, Carmen © DREAL Normandie, 2022



Figure 4 : Cartographie des sites inscrits et classés de La Hague, Carmen © DREAL Normandie, 2022

Selon le tome 1 projet de l'opération Grand site de La Hague (M.Villot, 2023) : La Hague bénéficie par ailleurs d'un climat hyper-océanique marqué par une faible amplitude thermique et un ensoleillement moyen : le secteur bénéficie des effets régulateurs de la dérive Nord Atlantique (Gulf stream) qui provoque un adoucissement des températures. Celles-ci atteignent une moyenne mensuelle de 6 °C en février et de 17° C en août.

Ainsi, l'arrivée de fronts cycloniques instables sur la péninsule provoque des précipitations fréquentes, mais modérément importantes, généralement sous forme de bruine et de crachin, ainsi que des vents violents qui soufflent du sud-ouest vers le nord. S'il souffle rarement de manière très violente, il souffle en revanche fréquemment. La côte ouest est ainsi la plus exposée au vent dominant alors que la côte opposée bénéficie d'une position d'abri relatif (M.Villot, 2023).

Ainsi, selon la DREAL (DREAL, 2023) au Cap de la Hague où l'altitude atteint 6 mètres , il a été enregistré comme moyenne entre 2001 et 2020 :

- un cumul de précipitation égal à 778 mm
- une température moyenne égale à 12.3 °C
- 129.3 jours de précipitations (≥ 1 mm)
- 2,3 jours avec gelée ($T_{\min} \leq 0^{\circ}\text{C}$)
- 2,1 jours avec chaleur ($T_{\max} \geq 25^{\circ}\text{C}$)
- 140 jours de vent fort (rafales > 58 km/h)

D'ailleurs, la météo est perçue par les touristes autant comme un point positif que comme étant un point négatif.

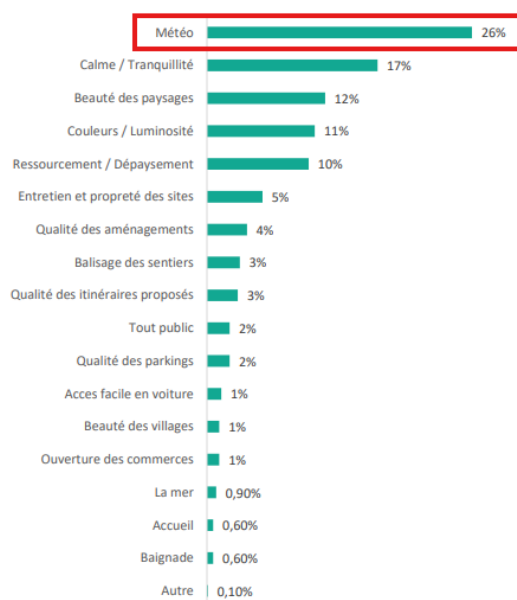


Figure 3 : Points positifs du territoire en 2021 © TRACES TPI, 2022

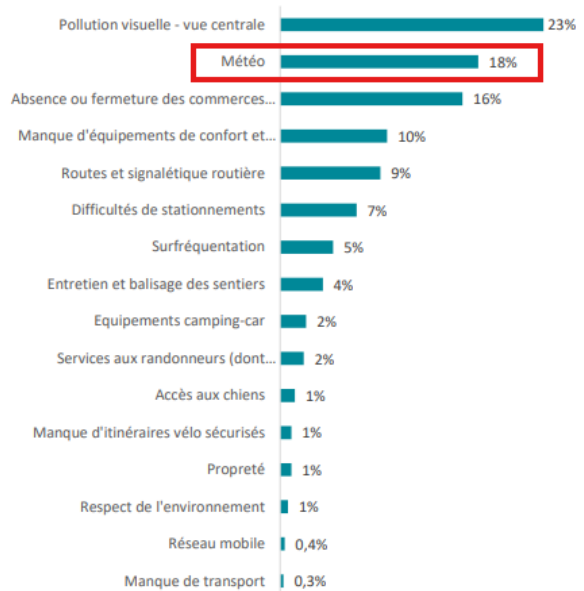


Figure 4 : Points négatifs du territoire en 2021 © TRACES TPI, 2022

M. Siguret, inspecteur Général des Monuments Historiques explique ainsi (M.Villot, 2023) :
“La Hague reçoit de plein fouet tous les vents, parfois d’une rare violence. Il y règne un degré hygrométrique élevé qui engendre des brouillards épais, même en été. Ce milieu quelque peu hostile a profondément déterminé le paysage naturel et le paysage anthropique : landes sur les versants et le plateau venté, bocage et villages dans les vallons ou les replis de terrain à l’abri du vent. Un patrimoine architectural original et très typé caractérise ce terroir avec notamment tous ces bâtiments aux toits de pierre de schiste. Je ne parle pas des habitants, qui s’appellent eux-mêmes les « haguards », qui sont de solides gens accrochés au terrain. [...] Le littoral de La Hague est en réalité fort varié, souvent exceptionnel, jamais banal”.

Si La Hague se distingue par son identité géographique forte et un patrimoine naturel remarquable, elle n’en demeure pas moins un territoire façonné aussi par des dynamiques institutionnelles récentes. La création de la commune nouvelle et ses implications locales méritent ainsi d’être précisées.

1.1.2 La commune nouvelle de La Hague et ses 19 communes déléguées

La Hague (50041) est une commune nouvelle depuis janvier 2017 regroupant en lieu et place les 19 communes déléguées : d'Acqueville (50001), d'Auderville (50020), de Beaumont-Hague (50041), de Biville (50057), de Branville-Hague (50073), de Digulleville (50163), d'Éculleville (50171), de Flottemanville-Hague (50187), de Gréville-Hague (50220), d'Herqueville (50242), de Jobourg (50257), d'Omonville-la-Petite (50385), d'Omonville-la-Rogue (50386), de Sainte-

Croix-Hague (50460), de Saint-Germain-des-Vaux (50477), de Tonneville (50600), d'Urville-Nacqueville (50611), de Vasteville (50620) et de Vauville (50623). (Annexe 3)



Figure 5 : Cartographie des 19 communes déléguées de La Hague © Lila Neuville, 2025

La mairie principale, située au 8 rue des Tohagues à Beaumont-Hague, assure la gestion centrale des affaires communales. Chacune des 19 communes historiques conserve toutefois un statut de commune déléguée, avec un maire délégué, ce qui permet de maintenir un lien de proximité avec les habitants et une certaine continuité dans l'identité locale.

Ce modèle de gouvernance partagée, bien que pensé pour mutualiser les ressources et porter des projets à l'échelle intercommunale, présente certaines

limites. La concertation entre les communes déléguées demeure complexe, en particulier sur les questions de mobilité ou de transition écologique, qui peinent à émerger comme des priorités locales. Faute de budget dédié et de portage politique clair, les projets liés à la mobilité durable avancent lentement.

De manière symptomatique, le diagnostic mobilité engagé dans le cadre du stage ne devrait voir le jour qu'après le nouveau mandat du ou de la nouvelle maire. sse.

1.1.3 Dynamiques humaines d'une commune rurale : entre vieillissement, dispersion et autosolisme

Historiquement, l'habitat s'est implanté à l'abri des vents dominants, dans les creux et les vallons. Cette implantation dispersée a donné naissance à un maillage dense de routes étroites et de chemins creux, reliant hameaux, fermes isolées et villages. Entre le XI et le XIII^e siècle, l'augmentation de la population a entraîné l'apparition de village-rues, notamment dans les zones les plus accessibles.

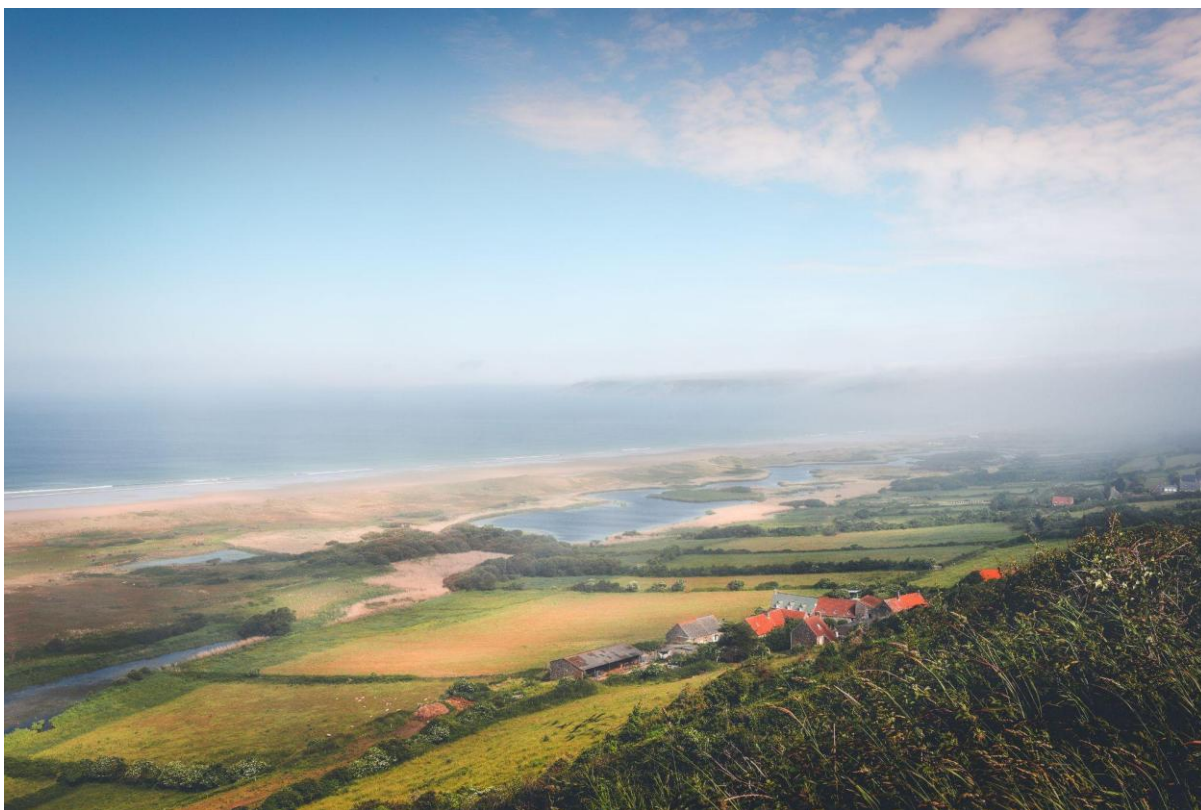


Figure 6 : Vauville vu du ciel © Nour Hachimi

Aujourd'hui, la distribution des villages suit cette logique ancienne :

- Sur la façade nord-est, les implantations se concentrent sur le littoral (Omonville-la-Rogue) ou dans les vallées ouvertes sur la mer (Omonville-la-petite).
- Sur le versant sud-ouest, l'habitat se regroupe davantage en bordure de plateau (Beaumont-Hague, Jobourg) ou dans les plis du relief (Vauville).

Le réseau routier principal épouse l'orientation longitudinale du plateau, avec un axe structurant reliant Cherbourg à Auderville via Beaumont-Hague. Cette ossature est renforcée par un réseau secondaire de routes transversales, qui suivent les axes naturels des vallées. Sur la côte nord-est, où le relief est plus doux, le maillage routier est plus dense.

La RD 901, axe majeur calibré pour desservir le site industriel de traitement des combustibles, contraste nettement avec les voies traditionnelles du territoire : routes étroites, sinueuses et encastrées dans le relief, caractéristiques de La Hague. Ce contraste est également visible sur la D 45, route côtière qui grimpe brusquement vers les falaises de Landemer, marquant une rupture avec les courbes douces du réseau secondaire.

La Hague regroupe en 2021 11 223 habitants, soit 75.5 habitants au km² en 2022. La densité de population y est différente dans chaque commune déléguée aux caractéristiques différentes comme nous l'avons vu plus haut.

Dès lors, pour localiser certaines zones au sein même de la commune, les habitants utilisent encore le nom des anciennes communes déléguées et connaissent pour les plus anciens sur le bout des doigts le nom de chaque hameau et lieu-dit qui les constituent.

Bien que la population soit en légère baisse depuis 2010 passant de 11 931 habitants à 11 223 en 2021 ; il semblerait qu'une hausse de la population soit à prévoir dans les années qui arrivent avec le projet Aval du futur d'Orano.

Il s'avère qu'en 2021, selon les données de l'INSEE, la population âgée de 45 à 59 ans est la plus présente sur le territoire (2 730 habitants) ce qui représente 24,3 % de la population totale.

En dépit du nombre élevé de professions intermédiaires, on remarque qu'en 2021 la catégorie socioprofessionnelle la plus présente sur le territoire reste les retraités (3 235 habitants) ce qui représente 28.8 % de la population totale.

Figure 8 : Tableau de l'évolution de la population de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle de 2010 à 2021 dans la commune de La Hague © Insee, 2024

Catégorie socioprofessionnelle	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	9 250	100,0	9 531	100,0	11 224	100,0
Agriculteurs exploitants	163	1,8	192	2,0	192	1,7
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	288	3,1	246	2,6	289	2,6
Cadres et professions intellectuelles supérieures	574	6,2	636	6,7	803	7,2
Professions intermédiaires	1 875	20,3	2 005	21,0	2 246	20,0
Employés	1 744	18,9	1 584	16,6	1 786	15,9
Ouvriers	1 319	14,3	1 297	13,6	1 372	12,2
Retraités	1 971	21,3	2 346	24,6	3 235	28,8
Autres personnes sans activité professionnelle	1 315	14,2	1 225	12,9	1 300	11,6

Catégorie de logement	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2010	2015	2021
Ensemble	2 428	2 678	3 134	4 224	4 543	5 732	6 054	6 189
Résidences principales	1 799	1 818	2 304	3 359	3 727	4 597	4 768	4 887
Résidences secondaires et logements occasionnels	445	623	659	683	657	833	894	889
Logements vacants	184	237	171	182	159	303	391	413

Figure 9 : Tableau de l'évolution du nombre de logements par catégorie de 1968 à 2021 dans la commune de La Hague © Insee, 2024

Âge	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	11 931	100,0	11 824	100,0	11 223	100,0
0 à 14 ans	2 601	21,8	2 363	20,0	1 945	17,3
15 à 29 ans	1 949	16,3	1 793	15,2	1 552	13,8
30 à 44 ans	2 587	21,7	2 221	18,8	2 022	18,0
45 à 59 ans	2 783	23,3	2 972	25,1	2 730	24,3
60 à 74 ans	1 330	11,2	1 760	14,9	2 169	19,3
75 ans ou plus	681	5,7	716	6,1	806	7,2

Figure 7 : Tableau de la population par grandes tranches d'âges de 2010 à 2021 dans la commune de La Hague © Insee, 2024

Nombreuses sont les résidences principales (6 189 habitations) étalées de çà et là dans le territoire, pourtant de nombreuses résidences secondaires existent soit 889 habitations en 2021 contre 4 887 résidences principales.

Type de ménages	Nombre de ménages						Population des ménages		
	2010	%	2015	%	2021	%	2010	2015	2021
Ensemble	4 580	100,0	4 797	100,0	5 898	100,0	11 764	11 765	13 488
Ménages d'une personne	1 010	22,0	1 139	23,8	1 627	27,6	1 010	1 139	1 627
Hommes seuls	517	11,3	575	12,0	825	14,0	517	575	825
Femmes seules	493	10,8	565	11,8	802	13,6	493	565	802
Autres ménages sans famille	73	1,6	67	1,4	71	1,2	202	192	157
Ménages avec famille(s) dont la famille principale est :	3 498	76,4	3 590	74,8	4 200	71,2	10 553	10 433	11 705
Un couple sans enfant	1 406	30,7	1 623	33,8	1 940	32,9	2 827	3 285	3 909
Un couple avec enfant(s)	1 787	39,0	1 689	35,2	1 749	29,7	6 878	6 451	6 530
Une famille monoparentale	306	6,7	279	5,8	512	8,7	848	697	1 267

Figure 10 : Tableau de l'évolution des ménages selon leur composition de 2010 à 2021 dans la commune de La Hague © Insee, 2024

En ce qui concerne les ménages, ils sont recensés au nombre de 5 898 par l'INSEE en 2021. Les ménages sont principalement des couples avec ou sans enfant(s). Au total, les ménages avec famille (famille monoparentale, couple avec enfant, couple sans enfants) représente 4 200 ménages, soit 71,2 % des ménages totaux (5 898).

Ainsi, pour chaque ménage, en 2021 80,6 % des haguais ont un emplacement réservé au stationnement. De plus, 4 641 habitants possèdent au moins une voiture dont la majorité (soit 56,6 %) possède deux voitures ou plus.

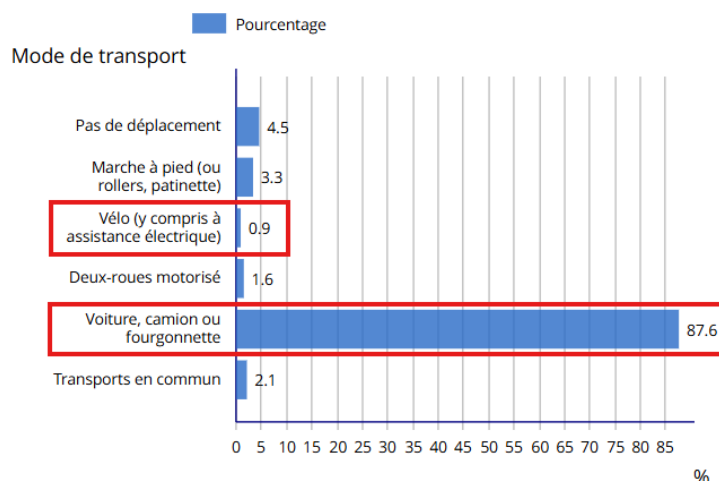
Équipement	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	4 597	100,0	4 768	100,0	4 887	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	3 628	78,9	3 791	79,5	3 939	80,6
Au moins une voiture	4 320	94,0	4 533	95,1	4 641	95,0
1 voiture	1 716	37,3	1 689	35,4	1 874	38,3
2 voitures ou plus	2 604	56,6	2 844	59,6	2 767	56,6

Figure 11 : Tableau de l'évolution des équipements automobiles des ménages de 2010 à 2021 dans la commune de La Hague © Insee, 2024

Pourtant, 2 340 des actifs de 15 ans ou plus résident dans la même zone que leur lieu de travail contre 2 748 à l'extérieur.

Zone du lieu de travail	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	5 438	100	5 410	100	5 088	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	2 646	48,7	2 575	47,6	2 340	46,0
dans une commune autre que la commune de résidence	2 792	51,3	2 834	52,4	2 748	54,0

Figure 12 : Tableau de l'évolution du lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la commune de La Hague © Insee, 2024



Ainsi, on constate que dans la commune de La Hague, en 2021, 87.6 % des actifs utilisent la voiture (le camion ou une fourgonnette) pour se rendre au travail contre seulement 0.9 % à vélo.

Figure 13 : Tableau de l'évolution du lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la commune de La Hague © Insee, 2024

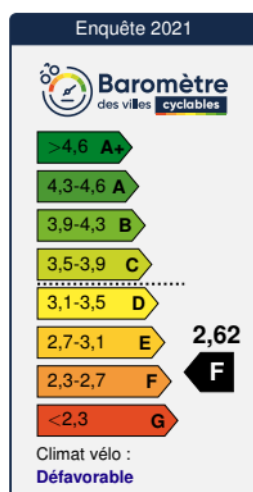


Figure 14 : Résultat du baromètre des villes cyclables pour la commune de La Hague en 2021 © FUB, 2021

Et pour cause, si la pratique cyclable recensée par l'Insee est aussi faible, les résultats du baromètre des villes cyclables réalisé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) en 2021 permettent de croiser l'information. En effet, les résultats sont équivoques : la note donnée par 56 locaux via la FUB est de 2.62 sur 6 soit la catégorie F (comprise entre 2.3 et 2.7) (annexe 4). La note attribuée à la commune de La Hague est même inférieure à celle des autres communes de la même catégorie "Petites villes" : 2,89.

Globalement, les notes sur les thèmes suivants sont comprises entre 2 et 3 sur 6 : ressenti global, sécurité, confort, effort de la commune, services et stationnements.

Cette analyse sociodémographique révèle un territoire rural morcelé, marqué par une forte dépendance à la voiture (87.6 % des actifs) et des flux domicile-travail largement orientés vers l'extérieur (54 % des actifs). Ces caractéristiques de mobilité contraintes s'expliquent par les spécificités économiques du territoire, partagé entre activité touristique saisonnière et bassin d'emploi nucléaire structurant.

1.2 Les flux largement conditionné par les dynamiques économiques (tourisme et emploi)

1.2.1 Une économie locale dominée par le secteur nucléaire

Le site d'Orano à Beaumont-Hague, constitue l'un des principaux pôles industriels du Cotentin.

En fonction depuis 1966, cette usine de retraitement des combustibles nucléaires usés emploie à elle seule plusieurs milliers de personnes³, faisant de cette commune un centre névralgique de l'activité économique locale. Mais l'activité nucléaire ne se limite pas au site d'Orano. À la frontière sud de La Hague, la centrale nucléaire de



Figure 15 : Photographie vu du ciel du site Orano © L'usine nouvelle, 2021

Flamanville (avec ses deux réacteurs en fonctionnement et le chantier du réacteur EPR) renforce ce positionnement stratégique. Plus à l'est, la ville de Cherbourg vient compléter cette dynamique industrielle avec la présence de Naval Group, acteur majeur de la construction navale militaire et LM Wind Power, spécialisé dans les pales éoliennes, illustrant une ouverture vers d'autres filières de l'énergie.

Le plan de relance du nucléaire français impulse une transformation d'ampleur du site avec le projet Aval du Futur, destiné à construire une quatrième génération d'installation de retraitement, sachant que l'usine actuelle a été dimensionnée pour durer jusqu'à 2040 (avec une prolongation possible de quelques années). Ce projet de grande ampleur implique une profonde transformation du site.

Ainsi, même si les chiffres définitifs ne sont pas encore arrêtés, les projections évoquent un afflux massif d'emplois. Nicolas Ferrand, directeur du mégaprojet d'Orano (programme Aval du futur) assure que : *" plusieurs milliers d'ouvriers du bâtiment vont travailler sur le chantier Aval du Futur. On voit bien que cela va poser des défis "* (La presse de La Manche, 26 mars 2025). Selon un autre article publié le 31 mars 2025 (La presse de La Manche, 31 mars 2025) on y comprend que : *des milliers d'emplois pour l'édification et pour la production sont annoncés. Jusqu'à 15 000 ! Un afflux de nouveaux habitants qui n'est pas sans poser problème sur un territoire déjà marqué par un quasi-plein-emploi.(...) La mobilité et le stationnement seront assurément au cœur de ce programme d'ampleur. Une délégation du Cotentin vient d'ailleurs de plancher sur le sujet lors d'une visite à Dunkerque, hôte d'une gigafactory.*

³ Selon la direction, près de 5 000 personnes travaillent sur le site : 4 000 employés d'Orano (filiales comprises) et 1 000 salariés d'entreprises sous-traitantes (Le Figaro, 2022)

1.2.2 L'attractivité touristique comme moteur de mobilité

Si La Hague est souvent associée à son site industriel de retraitement de déchets nucléaires (Orano), dont le poids économique et symbolique reste prépondérant, le territoire dispose d'un patrimoine naturel et culturel remarquable, qui constitue un réel potentiel de diversification. Le tourisme, bien qu'encore secondaire face au poids du secteur industriel, joue un rôle croissant dans l'économie locale, générant des flux de fréquentation importants et des retombées économiques non négligeables.



Figure 16 : Cartographie de la route des Caps et des principaux lieux remarquables aux alentours © Carmen DREAL Normandie, 2022

La fréquentation touristique, particulièrement marquée durant la saison estivale, est facilitée par une variété d'hébergements : gîtes, campings, résidences secondaires⁴. La grande majorité des visiteurs sont attirés par la qualité paysagère du territoire (grands panoramas, sentiment de dépaysement, immersion dans un environnement authentique) et adoptent des pratiques principalement contemplatives : promenades, haltes en voiture, randonnées pédestres (via notamment le GR 223). La route des Caps, composée d'itinéraires panoramiques structurants, illustre cette logique : elle regroupe à elle seule 51 % des visites et offre un parcours simplifié du territoire via des points d'arrêts balisés et des stationnements à proximité immédiate des sites.

⁴ Selon l'INSEE, en 2022, La Hague comptabilise 856 résidences secondaires et logements occasionnels, soit 13,7 % sur l'ensemble des logements disponibles du territoire.



Figure 17 : Fréquentation comparée par secteur – nombre total de visites sur chaque secteur (Au global, il s'agit d'un nombre de visites cumulées, car il existe des doubles

Cependant, cette logique d'itinéraire en “drive-in” n'est pas sans conséquence. L'étude (TRACES TPI, 2022) met en lumière une fréquentation principalement motorisée : 79 % des visiteurs accèdent au territoire en voiture⁵, contre seulement 12 % à pied ou à vélo et 7 % en camping-car. En 2021, plus de 1,2 million de véhicules ont été recensés sur les sites naturels de La Hague, dont 58 000 camping-cars. Cette pression génère des tensions croissantes sur certaines zones, notamment entre Goury et le Nez de Jobourg, où la saturation des axes affecte

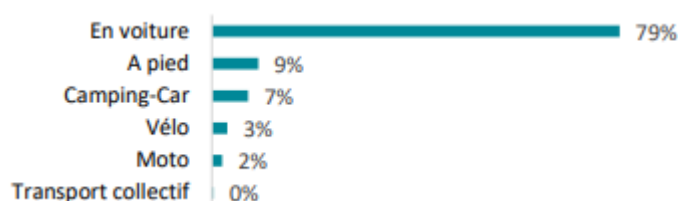


Figure 18 : Répartition des visiteurs selon leur mode d'entrée sur le territoire en 2021 © TRACES TPI, 2022

la qualité de vie des habitants. Plusieurs aires de stationnement dépassent largement leur capacité en haute saison, comme à Landemer (138 % d'occupation) ou au Port Racine (112 %).

Au-delà des flux massifs, c'est la nature même de la fréquentation qui interroge. Malgré une apparente diversité des pratiques touristiques, l'étude (TRACES TPI, 2022) révèle une

⁵ Soit 8 visiteurs sur 10.

expérience largement passive : arrêts rapides en voiture, faibles temps passés sur site, découverte visuelle sans réelle immersion. La Route des Caps, en promouvant une lecture fragmentée du territoire, contribue à cette logique de consommation rapide. Ce modèle de tourisme “balcon” ne favorise ni l’appropriation fine du territoire, ni une gestion durable des flux.

Malgré quelques insuffisantes voies cyclables fragmentées sur le territoire de La Hague, on observe la présence de plusieurs itinéraires touristiques destinés à tout type de vélo (VTT, Gravel, Vélo de route), intégrés aussi bien à l’échelle locale qu’à celle de circuits de plus grande envergure traversant le Cotentin. Cette offre traduit une réelle dynamique autour du vélo envisagé avant tout comme activité de loisirs, qu’il s’agisse de pratiques sportives ou de balades contemplatives.

Les données de fréquentation confirment cette tendance, ainsi, si la majorité des visiteurs du Grand Site accèdent encore en véhicule motorisé (79 % en voiture et 7 % en camping-car), 12 % d’entre eux utilisent déjà les modes doux. Parmi ces derniers, le vélo ne sert pas uniquement de moyen d’accès aux sites, mais également d’activité en soi permettant de découvrir le territoire au rythme de la pédale. Ainsi, le vélo figure en 6e position des activités les plus pratiquées sur La Hague, représentant 3 % des visites cumulées. De plus, des locaux parcourent, eux aussi, ces itinéraires de loisirs et ne sont pour autant par recensés.

Dans ce contexte, les mobilités douces peinent à émerger. La pratique cyclable reste marginale, concentrée sur les axes secondaires à faible trafic.



Figure 21 : Fréquentation à vélo des principaux itinéraires du territoire en 2021 © TRACES TPI, 2022



Figure 192 : Fréquentation en véhicules (VL, CC, van) des principaux itinéraires du territoire en 2021 © TRACES TPI, 2022

Si les paysages et la météo estivale sont plébiscités par les cyclistes, ceux-ci soulignent également deux freins majeurs : l’absence d’itinéraires sécurisés et une signalisation peu adaptée. L’écart entre la fréquentation motorisée et l’usage des modes doux illustre un déséquilibre structurel, renforcé par le manque d’alternatives attractives et la faible visibilité des parcours cyclables.

Activité pratiquée	Points positifs discriminants (> à la moyenne)
Promenade	Dépaysement / Contrastes de couleurs/ tout public
Route des Caps	Tranquillité/Qualité des parkings/ Beauté des villages
Randonnée pédestre	Qualité et balisage des sentiers
Baignade	Météo / accès facile en voiture/ commerces
Vélo	Météo / Beauté des villages
Restaurant	Beauté des villages et des paysages / Qualité sentiers

Figure 23 : Points positifs relevés pour les principales activités en 2021 © TRACES TPI, 2022

Activité pratiquée	Points négatifs discriminants (> à la moyenne)
Promenade	Pollution visuelle / Commerces/Surfréquentation
Route des Caps	Pollution visuelle / Stationnement/Propreté
Randonnée pédestre	Équipements confort/Sentier/Services randonneurs
Baignade	Services randonneurs/Camping-Car
Vélo	Routes et signalétique routière / Itinéraires sécurisés
Restaurant	Surfréquentation / Itinéraires vélo sécurisés

Figure 204 : Points négatifs relevés pour les principales activités en 2021 © TRACES TPI, 2022

Face à la montée en puissance des flux et aux tensions déjà observées, la nécessité d'un changement de paradigme s'impose : rééquilibrer les mobilités, repenser les flux touristiques et promouvoir une découverte plus qualitative et respectueuse du territoire. Cela passe par le développement d'itinéraires cyclables sécurisés, la réorganisation des zones de stationnement ainsi que la diffusion d'une information plus incitative sur les alternatives aux véhicules carbonés. L'étude (TRACES TPI, 2022) met d'ailleurs en garde sur l'urgence quant à anticiper une fréquentation croissante liée à des dynamiques structurelles (démographique, essor des loisirs en nature) en adaptant dès aujourd'hui une politique de mobilité et d'aménagement. Le tourisme pourrait ainsi devenir un levier d'émancipation territoriale.

1.2.3 La Hague, des mobilités alternatives en devenir face à l'autosolisme

La Hague, comme beaucoup de territoires ruraux, présente une forte dépendance à la voiture individuelle, qui s'explique par plusieurs facteurs socio-spatiaux évoqués précédemment : vieillissement de la population, dispersion de l'habitat, climat contraignant, forte concentration d'emplois avec Orano et flux touristiques saisonniers. Ces éléments génèrent une mobilité quotidienne majoritairement individuelle et autosoliste.



Figure 21 : Logo de l'association de VTT Les Haguards © Les Haguards, 2025

La pratique du vélo reste marginale à La Hague. L'offre associative locale en témoigne par une seule structure : Les Haguards, qui propose des sorties de VTT à visée récréative.

D'autres associations pour le vélo existent, mais sont localisées au plus proche à Cherbourg-en-Cotentin. Parmi elles, on y retrouve :

- Vélorution ; implantée à CEC depuis 2006, Vélorution Cherbourg est affiliée à la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB). Sa mission principale est de promouvoir la pratique du vélo comme moyen de déplacement (Vélorution Cherbourg, 2022).
- Pignons sur rue : une association créée en 2007 proposant des ateliers participatifs de réparation et de réglages de vélos à CEC.
- et l'Amicale Cycliste Cherbourg Cotentin (ACCC), association dédiée au cyclisme de route pour les habitants du Cotentin.



Figure 22 : Logo de l'association Vélorution Cherbourg © Vélorution Cherbourg, 2025

Ces structures restent cependant géographiquement éloignées et peu accessibles pour les habitants de La Hague dans leur quotidien.

	Nom	Adresse	Contact	Lien
Vélociste	Giant	2 Rue du Pré Fleuri, 50120 Cherbourg-en-Cotentin	0233946348	https://www.giant-cherbourg.fr/
	Citibike	11 Rue Albert Mahieu, 50100 Cherbourg-en-Cotentin	0950737004	https://www.citibike.fr/fr/magasin/7
	O'BRIEN BIKE	101 Rue du Général de Gaulle, 50120 Cherbourg-en-Cotentin	0233932988	https://www.o-brien-bike.fr/
	Les biclous de Ricou	Rue d'Auvergne, 50130 Cherbourg-en-Cotentin	0649887154	https://www.facebook.com/groups/358967805893304/?locale=fr_FR
	La passion du 2 Roues	19 Rte Pierre de Belleville, 50700 Brix	0233523106	https://www.lapassiondu2roues.com/
	Equeurdrecycles	146 Rue de la Paix, 50120 Cherbourg-en-Cotentin	07 59 63 00 10	https://equeurdrecycles.fr/
	Cycles Lecarpentier	38 Rue des Frères Fremine, 50260 Bricquebec-en-Cotentin	0233522489	https://www.veloderoute.com/shop_1460/lecarpentier-bruno-cycles
Vélociste / Loueur	Decathlon	14 Les hauts vents, 50470 Tollevast	0233236030	https://www.decathlon.fr
Loueur	La ferme aux 5	Rue des Moliers, 50340 Flamanville	0668003980	http://www.lafermeaux5saisons.fr/
	En roue libre carteret	6 Prom. du Petit Port, 50270 Barneville-Carteret	0603950297	https://www.lokki.rent/loueur/enrouelibre
	Les Vélos de St Vaast	14 Place de la République, 50550 Saint-Vaast-la-Hougue	0233203237	https://www.facebook.com/lesvelosdestvaast/
Réparation	Pignons sur rue	1 Rue du Bourbonnais, 50100 Cherbourg-en-Cotentin	Jean-Jacques Le Blond au 06 75 02 07 39 pignonsruruecotentin@gmail.com	https://m.facebook.com/Pignons-sur-rue-Cotentin-1656588201054161/
	Performbike	22 Rue de l'Alabama, 50130 Cherbourg-en-Cotentin	0632065404	https://www.performbike.fr/

Figure 23 : Recensement des services dédiés au vélo proche de La Hague © Lila Neuville, 2025

Par ailleurs, il n'existe aucun vélociste ni loueur de vélo permanent sur la commune. Comme nous le voyons sur le tableau ci-dessus, seuls des loueurs dits "ponctuels" (ouverts en période estivale) existent sur le territoire du Cotentin.

En plus de ces services présents dans les collectivités voisines, l'agglomération du Cotentin, Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM), s'impose comme LE service de location de vélo longue durée par l'intermédiaire de l'opérateur du service Fil&Terre. Ainsi, CAP Cotentin la

Les tarifs des VAE standards sont les suivants :

Durée de location	Pleins tarifs	Tarifs réduits* (-50%)
3 mois	90 €	45 €
6 mois	180 €	90 €
12 mois	330 €	165 €
12 mois - Tarif réduit (abonnés commerciaux annuel du réseau de transports publics CapCotentin)	270 €	135 €

Les tarifs en vigueur des vélos spéciaux sont les suivants :

Durée de location	Pleins tarifs				Tarifs réduits* (-50%)			
	3 mois	6 mois	12 mois	12 mois abonnés annuels Cap Cotentin	3 mois	6 mois	12 mois	12 mois abonnés annuels Cap Cotentin
VAE rallongés	150€	300€	550€	500€	75€	150€	275€	250€
Vélo musculaires	30€	60€	100€	80€	15€	30€	50€	40€
Vélos adaptés PMR	150€	300€	-	-	75€	150€	-	-

Figure 24 : Les tarifs des vélos musculaires, spéciaux et VAE proposé par CAP Cotentin © CAP Cotentin, 2025

location de vélos électrique ou musculaire pour une durée de : trois mois, six mois ou de douze mois. Pour les VAE standard, cette durée de location est extensible à une année renouvelable trois fois, via le renouvellement de plusieurs contrats successifs d'un an, soit quarante-huit mois maximum, tous mois de locations cumulées (Cap Cotentin, 2025).

Ce dispositif s'adresse à des publics variés, évidemment habitants du Cotentin (qu'ils soient cyclistes, novices ou confirmés) et vise à accompagner un changement progressif des pratiques. Le service se veut inclusif et permet

une appropriation du vélo dans un cadre sécurisé, avant un éventuel achat d'un vélo personnel.

En parallèle, CAP Cotentin propose plusieurs lignes de bus desservant La Hague, dont :

- Ligne A : Cherbourg / Gare – La Hague / Orano
- Ligne S11 : Beaumont - Hague – Barneville - Carteret
- Lignes Orano P1, P3 et P5, réservées aux déplacements des salariés.



Figure 25 : Cartographie des transports collectifs disponible sur le secteur de La Hague © Cap Cotentin, 2025



Figure 26 : Cartographie du tracé de la ligne A et des nouvelles lignes A1 et A2 sur le secteur de La Hague © Cap Cotentin, 2025

Désormais, et ce, depuis l'été 2025, la ligne A sera complétée de deux nouvelles lignes A1 et A2 pour sillonner la Route des Caps à l'aide de cars de 22 places.

Un service de transport à la demande "CAP à la demande" complète l'offre dans les secteurs les plus isolés. Ainsi un minibus circule du lundi au vendredi de 7h à 19h et permet au travers un billet à 1 euro (réserver par SMS ou en ligne) de se déplacer d'un arrêt Cap à la demande à un autre ou bien d'aller vers un arrêt de rabattement sur une ligne régulière Cap Cotentin.

Afin d'encourager les mobilités douces, plusieurs projets portés par l'agglomération du Cotentin sont actuellement en étude : la création de voies vertes entre Querqueville – Urville - Nacqueville et entre Urville - Nacqueville – Beaumont Hague.



Figure 27 : Cartographie du schéma directeur cyclable 2024 - 2031 de l'agglomération du Cotentin © Cap Cotentin, 2025

Il serait également prévu horizon 2026, 2027 de réaliser, rue Millecent à Beaumont-Hague, une station intermodale incluant : arrêt de bus, stationnement sécurisé pour vélo et parking.

Ces projets, s'ils voient le jour, pourraient renforcer l'attractivité des modes doux et favoriser une diminution progressive de la dépendance à la voiture individuelle.

Ainsi, qu'il s'agisse des flux liés aux dynamiques économiques (emploi industriel) ou touristiques, La Hague fait face à une pression croissante sur ses mobilités, dans un contexte de forte dépendance à la voiture. Face à ces enjeux, le développement des mobilités douces, et en particulier de la pratique cyclable, apparaît comme un levier stratégique. C'est dans ce cadre que s'inscrit la réalisation d'un diagnostic des pratiques et des infrastructures cyclables, objets de la partie suivante.

1.3 La réalisation du diagnostic de la pratique et des infrastructures cyclables

1.3.1 Le diagnostic cyclable, une commande du service chargée de développement durable

Le stage se déroule au sein de la collectivité territoriale de La Hague, dans les locaux de la mairie de La Hague au 8 rue des Tohagues, dans le pôle technique (pôle D), plus particulièrement, au sein du service chargé de développement durable.

La mission demandée est l'élaboration d'un diagnostic cyclable de la collectivité territoriale de La Hague. Celui-ci doit tenir compte des infrastructures existantes et potentielles tout en s'appuyant sur des études mises en place par l'agglomération.

Finalement, ce diagnostic cyclable s'inscrit dans un cadre plus large à l'échelle de l'agglomération du Cotentin qui travaille actuellement à la structuration des mobilités quotidiennes et touristiques via une déclinaison d'itinéraires et d'aménagements complets.

L'élaboration du diagnostic vise, à travers une étude centrée sur la participation citoyenne, à identifier les aménagements et itinéraires cyclables prioritaires, tout en mettant en lumière les obstacles actuels à la pratique du vélo et les pistes d'améliorations envisageables.

L'ambition politique est claire : comprendre les mécanismes de déplacement des usagers quotidiens sur le territoire et anticiper les aménagements clés vers un potentiel report modal des véhicules carbonés aux mobilités douces.

Bien qu'aucun poste dédié aux mobilités douces (types chargé.e de mission ou de projet vélo) ne soit existant au sein de la collectivité, ce travail de diagnostic constitue une base solide sur laquelle il sera possible de s'appuyer à l'avenir. Il sera transmis à Carine Besnard, chargée de mission développement durable, qui en assurera dans un premier temps le relais en interne. La suite donnée à ce travail reste toutefois dépendante des orientations à venir de la collectivité, dans un contexte de réorganisation ou de redéfinition des priorités territoriales. Quoi qu'il en soit, ce diagnostic aura permis de poser un état des lieux structuré et argumenté, qui pourra être réutilisé et actualisé dans le cadre de futures démarches en faveur des mobilités durables sur le territoire.

1.3.2 Une méthodologie sur-mesure inspiré de diagnostics existants

Les missions du stage étant diverses (annexe 5), il a fallu dès la première semaine ordonner le travail des six prochains mois. Ainsi, après une semaine intensive de lecture bibliographique, une réunion avec E.Aranda-Happe (directrice du pôle technique), Marie Lapprend (10^e adjointe en charge de la commission développement durable) et Carine Besnard (chargée de mission développement durable) a permis de préciser les objectifs prioritaires et le livrable attendu.

Une autonomie méthodologique complète m'a été accordée, sous réserve d'intégrer une dimension participative (atelier de cartographie participative, entretiens et initialement une sortie vélo) et de produire, à terme, une proposition d'itinéraires cyclables structurants.

Pour élaborer cette méthodologie, plusieurs sources ont été consultées en amont. *Le guide méthodologique de la Région Wallonne* (Région Wallonne, 2006) a constitué une base particulièrement utile, notamment pour son approche adaptée au milieu rural, sa structuration claire du diagnostic et ses préconisations concrètes. Des études plus récentes ont également enrichi la réflexion, comme le diagnostic réalisé par Immergis pour la communauté de communes de la Région de Guebwiller (Immergis et ComCom de la Région de Guebwiller, 2022). Enfin, les publications du Cerema, en particulier *Le schéma directeur des aménagements cyclables* (Cerema, 2023), ont permis d'intégrer les principes de continuité, sécurité et attractivité des réseaux cyclables dans l'analyse.

Pour autant, la méthodologie adoptée n'a pas été une simple reprise des modèles existants. Elle a été construite sur-mesure, en fonction des ressources disponibles, des données accessibles, du temps imparti et des objectifs spécifiques fixés par la collectivité. Il s'agit donc d'un cadre méthodologique hybride, à la croisée des références institutionnelles et des exigences de terrain, ancré dans une logique de faisabilité locale.

Ainsi, la méthodologie comporte quatre étapes :

1. Analyse de l'offre (infrastructures, services, équipements)
2. Analyse des pratiques et des besoins des cyclistes (enquêtes, observations terrain)
3. Évaluation de la cyclabilité du territoire (potentiels, continuité, points noirs)
4. Synthèse et suite de l'étude

2. Pédaler en milieu rural, entre contraintes systémiques et dynamiques émergentes

2.1 La dépendance structurelle à la voiture individuelle

2.1.1 Érosion du vélo dans le paysage rural et affirmation de la voiture (hier)

Jusqu'au milieu du XXe siècle, la mobilité dans les campagnes françaises reposait essentiellement sur la marche, le vélo ou le cheval. Les déplacements à pied sur plusieurs kilomètres étaient fréquents et le vélo jouait un rôle central, notamment pour les classes populaires. Une femme témoigne ainsi de son enfance passée dans la campagne dans les années 50-60 : *“A cinq ans on allait à l'école primaire dans un village situé à 3 km de notre hameau. On partait le matin vers 8 heures, à vélo, les plus grands emmenant parfois les plus jeunes sur leurs porte-bagages. On rentrait à midi déjeuner et on repartait vers 13 heures: douze km par jour, par tous les temps...Nous avions, nous disait-on, et on le croyait volontiers, beaucoup de chance car quelques vingt-cinq années plus tôt, nos parents avaient fait le même trajet...en marchant et chaussés de sabots. La bicyclette, même d'occasion, nous paraissait donc un luxe extraordinaire. Mais lorsque venaient les grands froids, nos pieds et nos mains étaient gelés*

malgré nos moufles et les protections de vieux journaux que nos pères installaient autour du guidon. Nous les réchauffions au petit poêle à charbon que l'instituteur avait allumé de bonne heure le matin: pendant quelques minutes la douleur était intense” (Guenièvre, 2012). Au début des années 1940, la France comptait près de 9 millions de bicyclette contre seulement 2.4 millions de véhicules motorisés, un écart frappant que l’on retrouvait dans de nombreux pays européens (Héran, 2015). Le vélo était alors un véritable outil utilitaire, utilisé massivement par les ouvriers et les paysans pour se rendre au travail, dans les champs ou commerces. Une réalité d’avant-guerre “effacée de notre mémoire collective” déclare Héran (Héran, 2015).



Figure 28 : Photographie d’usagers de la bicyclette devant l’actuel restaurant Le Landemer © Photographes inconnu (reproduite par Jean-Marie Lefevre, collection privé), issue d’une plaque de verre, non daté, mais approximativement dans les années 1900

L’après-guerre marque pourtant un tournant. Le développement économique des Trentes Glorieuses, couplé à la démocratisation progressive de l’automobile⁶, va progressivement modifier les habitudes de déplacement. C’est le modèle du “tout à l’automobile” qui triomphe dans les villes et le reste du pays. L’automobile devient le vecteur d’un nouvel idéal de liberté et de confort, incarnant l’émancipation individuelle. À la même période, l’urbanisme s’adapte

⁶ Certaines marques de voitures que nous connaissons bien aujourd’hui (Peugeot, Rover, Opel) étaient initialement des fabricants de vélos (De Baker B, 2023).

à cette révolution motorisée : élargissement des chaussées, réduction des trottoirs, multiplications des infrastructures routières (autoroutes, parkings, ronds-points), et régression des espaces dédiés aux cycles et aux piétons (Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, 2024).

Entre 1999 et 2019, la longueur du réseau routier en France métropolitaine a augmenté de plus de 11.2 % et celle des routes communales de près de 18.5 % (Ministère de la Transition écologique, 2021). En parallèle, le réseau ferroviaire, qui atteignant 63 000 km dans les années 1930, a été divisé par deux, ne comptant plus que 28 000 km en 2020 (Clive Lamming, 2022) (Mimeur. C. et Thévenin. T, 2020).

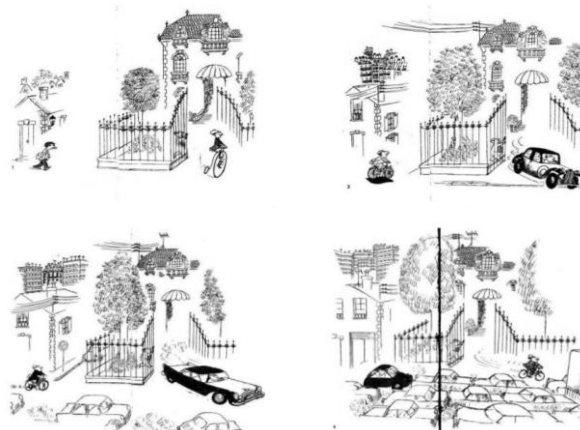


Figure 29 : Rien n'est simple © Jean-Jacques Sempé 1962



Figure 30 : Affiche officielle du Tour de France © Tour de France, 2025

Dans ce contexte, le vélo, relégué au rang d'objet de loisir ou de compétition sportive, disparaît peu à peu du paysage quotidien rural. *“Le cyclisme, en Europe, sera synonyme de compétitions sportives qui se déroulent sur des espaces réservés (les vélodromes) ou “sur routes” momentanément et localement interdites à la circulation automobile. Le vélo ne sera bientôt plus qu’une apparition télévisuelle et un support de publicité”* (Bernard De Baker, 2023).

Peu à peu, la voiture s'impose et en 2021, 81,4 % des ménages en France métropolitaine possèdent au moins une voiture, avec 46.8 % disposant d'un deuxième véhicule ou plus (INSEE, 2022). En zone rurale ou périurbaine, ce taux atteint 94,3 % pour les communes rurales en 2022 (CCFA, 2023).

2.1.2 L'enracinement de la voiture en milieu rural (aujourd'hui)

Face à la disparition progressive des services de proximité, à la dispersion de l'habitat et à l'absence d'alternatives viables, la voiture individuelle est devenue un incontournable ; plus qu'un choix, une véritable contrainte de mode de déplacement. Habiter le rural impose désormais une fatalité paradoxale : pour vivre en zone peu dense, il faut une voiture ; et pourtant cette dépendance rend le rural de moins en moins vivable (A.Peycheraud, 2023).

Cette dépendance se traduit dans les pratiques quotidiennes : un actif sur deux résidant en zone rurale parcourt plus de 13 km pour se rendre au travail (INSEE, 2023) tandis que la distance quotidienne moyenne parcourue par les habitants de ces territoires atteint 30 km pour un temps de transport global de 45 minutes (CEREMA, 2017).

Or, les alternatives sont quasi inexistantes. L'offre de transport collectif y est structurellement faible : seulement 2 % des actifs ruraux utilisent les transports en commun, contre 15 % en ville (INSEE, 2023). Dans certaines zones peu denses, un quart des habitants ne peut même pas rejoindre l'offre de transport en commun à pied depuis leur domicile, du fait, notamment, de la faible densité démographique qui n'incite pas à la mise en place d'un système de transports réguliers (Secours catholique, 2024).

En conséquence, la voiture reste la solution la plus satisfaisante pour de nombreux ménages. Selon Marie Huyghe : *“la voiture, c'est satisfaisant, facile, rapide et encore peu chère pour de nombreux ménages. En zone rurale, il y a une culture automobile qui se traduit par un usage automatique”* (La Tribune, 2018). Emmanuel Macron au journal télévisé de France 2 et de TF1 en septembre 2023 a même déclaré : *“On est attaché à la bagnole, on aime la bagnole. Et moi je l'adore”* (Reporterre, 2023).

Mais cette dépendance automobile n'est pas neutre. Cette absence de solutions pèse lourdement sur le budget des ménages⁷ qui, de fait, choisissent la voiture comme solution viable, adaptée aux rythmes et besoins. *“ « L'homme débordé » n'est pas territorialisé : urbain ou rural, il « est obligé de croître et d'accélérer [pour] rester sur place, [...] de courir pour rester à bord, sollicité de toute part par l'urgence et la multiplicité des tâches »* (Legros M, Duru, M, 2012). *L'accélération des rythmes de vie* (Rosa, 2010) *s'impose donc notamment aux ménages ruraux, acteurs autant que les urbains du système économique global ”* (Huyghe M, 2018).

Et nombreux sont ceux qui restent exclus de ce modèle : les jeunes sans permis, les personnes âgées en perte de mobilité (deux groupes qui représentent selon La Caisse des Dépôts, la moitié des habitants en zone rurale) ou encore les foyers précaires contraints de renoncer à certaines activités ou services faute de solutions de transports adaptées. Ils subissent ainsi une triple peine : financière, logistique et sociale.

Dans ce contexte, le vélo peine à émerger, subsistant comme pratique marginale, renforcée par l'absence d'infrastructures adaptées et la dangerosité des axes routiers. *“De fait, certaines routes départementales s'avèrent inhospitalières pour la plupart des cyclistes. Pourtant limiter le rural à ce réseau de « grandes routes » serait oblitérer sa richesse en routes secondaires et en chemins agricoles. Ceux-ci représentent un vivier d'alternatives, ne nécessitant pas toujours d'aménagement supplémentaire, si ce n'est un effort de jalonnement et d'information de la part des collectivités”* (A. Peycheraud, 2025).

Bien que les territoires ruraux disposent d'un maillage dense de routes secondaires, de chemins agricoles ou communaux, ces itinéraires restent aujourd'hui largement sous-exploités pour les mobilités du quotidien. En l'absence de signalétique, de jalonnement, d'aménagement ou de politiques publiques de valorisation, ils sont rarement perçus comme une alternative crédible aux infrastructures cyclables traditionnelles. En conséquence, le réseau cyclable reste

⁷ Jusqu'à 20 % des revenus d'un ménage rural peuvent être consacrés aux transports (carburant, assurance, amortissement et entretien du véhicule compris) (Caisse des dépôts, 2023).

majoritairement orienté vers la pratique de loisir ou le tourisme, via les voies vertes peu adaptées aux besoins fonctionnels des trajets quotidiens (travail, école, commerces). Ce mode récréatif du vélo plutôt que comme outil de déplacement quotidien, contribue à invisibiliser les usages utilitaires du vélo en milieu rural (Bonnin et al, 2023 et Thévenon, 2024).

Pourtant, l'arrivée du vélo à assistance électrique (VAE) rend envisageable des trajets autrefois jugés trop contraignants du fait du relief et des distances. En modulant l'effort, il élargit potentiellement le public cycliste et rend les mobilités plus accessibles aux acteurs prisonniers du tout voiture. Son accessibilité reste néanmoins conditionnée à un certain niveau de ressources, puisque rappelons-le, le coût d'achat d'un VAE varie de : 800 à 6 000 €. Mais selon A. Peycheraud, *“Cet outil ne peut toutefois pas porter à lui seul l'espoir d'un développement du vélo dans le rural. D'abord, parce qu'il reste coûteux ; ensuite, parce qu'il faut le penser en regard du contexte de pratique”* (A. Peycheraud, 2025).

Face à cette “impasse”, entre dépendance, inégalité et urgence climatique, la question des mobilités rurales de demain devient centrale. Faut-il craindre une impasse ou espérer un véritable tournant ? Plusieurs scénarios s'ouvrent.

2.1.3 On pédale dans le vide ? Des scénarios d'avenir contrastés pour les mobilités rurales (demain)

À l'horizon 2050, il est possible d'imaginer deux trajectoires pour les campagnes françaises : celle d'un tournant ambitieux vers des mobilités durables, ou celle du renforcement d'un modèle automobile exclusif. Bien qu'imaginer deux scénarios semble un exercice simpliste, celui-ci nous amène à nous interroger sur le devenir des mobilités dans les zones rurales. Ces scénarios prospectifs ne révèlent pas d'une fiction dystopique ou utopique, mais s'appuient sur des tendances déjà identifiées dans de multiples travaux⁸. Les scénarios suivants s'en sont largement inspirés.

Scénario 1 “rose” : Vers une transition douce, vers une écomobilité rêvée

Voyant les effets délétères du tout automobile, les territoires ruraux français ont entamé un virage décisif vers les mobilités décarbonées, inclusives et soutenables. Les effets vécus du dérèglement entraînent une prise de conscience massive et conduisent à une rupture politique forte. Désormais, le vélo, la marche, le covoiturage, les transports à la demande et l'autopartage sont enfin reconnus comme piliers de la mobilité du quotidien.

Les collectivités rurales ont décidé de s'entraider et de mettre en place des conférences, ateliers, séminaires, groupes de travail pour faire émerger, tester et aménager des solutions



Figure 31 : Des liaisons cyclables dans la communauté de commune de Brocéliande (35) pour les usages de toutes et tous, sur des chemins existants © BRUDED, 2025

⁸ Notamment *Le rapport du Sénat et Mobilités dans les espaces peu denses en 2040* (Public Sénat, 2021) ainsi que *Developing disruptive mobility scenarios for rural areas. Participatory mobility scenario building in a Belgian village for the year 2050* (Tori S., Pappers J., Keserü., 2022).

innovantes pour les mobilités douces. Inspirées de multiples initiatives croissantes sur les territoires voisins et soutenues par l'État via un grand Plan Mobilité Rurales, les collectivités investissent massivement dans les infrastructures cyclables, notamment en revalorisant le maillage de petites routes. Dorénavant, ces itinéraires sont aménagés, balisés, entretenus et connectés aux centre-bourgs, aux gares régionales et aux services publics. Des primes mobilités sont accordées aux usagers quotidiens. Le VAE est devenu accessible à tous grâce à une politique ambitieuse d'aide à l'achat, de reconditionnement et de longue durée à prix solidaire. Les zones de stationnements (sécurisées et électrifiées) sont connectées à des arrêts de bus et navettes de services à la demande (spécifiquement adaptées aux besoins des locaux). Une maison du vélo permet de faire remonter les problématiques du terrain aux techniciens, mais permet également de soutenir un accès aux mobilités pour les publics fragiles (jeunes, personnes âgées, familles modestes). De plus, un agent mobile est dédié à la réparation et l'entretien des vélos. Ce nouveau modèle repose sur une culture du partage, du lien social et du ralentissement. Le vélo est devenu un symbole d'autonomie, de santé et de maîtrise du temps. Héran est affirmatif : *“Dans ce contexte environnemental, économique et social profondément bouleversé, les atouts du vélo s'imposeront comme une évidence. Un mode très peu émetteur de nuisances, cinquante fois moins consommateur d'énergie et quatre-vingt fois plus économe en matériaux que la voiture ne pourra plus être négligé”* (Héran, 2015) . Selon Fraisse, *“Il serait pourtant bien plus naïf [que les utopies écomobiles] de croire que nous pouvons perpétuer notre boulimie de kilomètres, de vitesse et de poids, donc de ressources énergétiques et de matières premières. Même s'ils demandent de profonds changements de comportement, les déplacements calmes, légers et rythmés par nos jambes sont bien plus réalistes que de chimériques moteurs propres montés sur des véhicules surdimensionnés”* (Fraisse, 2023).

Scénario 2 “noir” : L'impasse automobile (dans la rue “rien de neuf”)

Voyant les effets délétères du tout automobile, les territoires ruraux français ne changent rien. Ils vivent une crise silencieuse, mais profonde des mobilités. Faute de vision politique, de coordination territoriale et d'investissement, le tout-voiture a perduré. Certains technosolutionnistes avaient misé sur les véhicules électriques, qui certes ont permis de réduire les émissions en usage, mais les impacts environnementaux, sociaux et géopolitique de l'extraction des métaux a perpétué un système automobile vorace en ressource (Le Monde, 2024). La raréfaction des matières premières, la hausse continue des prix du carburant et les politiques climatiques contraignantes ont rendu l'usage de la voiture de plus en plus difficile à assumer pour les ménages modestes. Les transports collectifs, déjà faibles en 2025 n'ont pas été renforcés. Dans de nombreux villages, l'absence d'alternatives entraîne un isolement croissant des jeunes sans permis, des personnes âgées dépendantes, des travailleurs précaires qui peinent à accéder à l'emploi, le loisir, l'enseignement ou encore la santé. Le vélo, faute d'aménagement, reste cantonné à une pratique de loisir. Le VAE est resté hors de portée des foyers les plus précaires : son coût élevé, la rareté de l'offre de location et l'absence d'entretien structuré ont freiné toute démocratisation. En conséquence, le tout automobile a fragilisé le tissu rural le rendant plus dépendant, plus isolé, plus inégalitaire et plus vulnérable. Ainsi, et comme l'explique Bruno Latour *“le front de modernisation [est devenu] un front de destruction* (Truong, 2022)”.

2.2 Des politiques cyclables encore marginales en milieu rural

2.2.1 Des ambitions nationales ambitieuses confrontées à une mise en œuvre inégale et fragile

Plusieurs textes législatifs ont progressivement contribué (via des obligations minimales) à la légitimation et au développement des mobilités actives. La loi LAURE (sur L'air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) de 1996, constitue un premier jalon important. Codifié à l'article L228-2 du Code de l'environnement, elle impose que des aménagements cyclables soient systématiquement prévus à l'occasion des rénovations ou réalisation de voies urbaines. Cette obligation centrée sur les espaces urbains a été renforcée et étendue par la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) promulguée en 2019. De fait, la LOM introduit l'article L228-3 rendant possible (et dans certains cas obligatoires) l'aménagement cyclable hors agglomération. Trois conditions cumulatives encadrent cette extension. Il doit s'agir d' :

- *“Une réalisation ou [d']un réaménagement d'une voie hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides.*
- *Un besoin avéré : c'est au gestionnaire de la voirie d'évaluer le besoin avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité.*
- *Une faisabilité technique et financière : dans l'éventualité où le besoin serait réputé “avéré”; il existe une exception à la réalisation d'un aménagement cyclable : l'impossibilité technique ou financière (FUB, 2025)”.*

Dans cette dynamique, l'État a lancé le Plan vélo et marche 2023-2027, visant à structurer l'ensemble des politiques cyclables autour de trois axes : rendre le vélo accessible à tous, en particulier les jeunes ; faire du vélo une alternative crédible à la voiture, notamment en finançant des infrastructures sécurisés ; et développer une filière industrielle nationale du vélo. Ce plan tend à permettre la réalisation de 100 000 kilomètres d'aménagements cyclables d'ici à 2030 et la poursuite d'aides à l'achat de vélos à assistance électrique.

Cependant, la concrétisation de ces ambitions en milieu rural reste inégale. Le programme AVELO, porté par l'ADEME représente l'un des rares dispositifs ciblant spécifiquement les territoires peu denses. L'objectif est d'y structurer des politiques cyclables locales via l'élaboration de schémas d'aménagement, le soutien aux services vélos (ateliers, location, vélo-école...), ou encore l'accompagnement en ingénierie. En trois éditions successives (2018, 2021, 2023), AVELO a permis d'accompagner près de 1000 territoires, en majorité ruraux sur tout ou une partie de ces axes.



Figure 32 : Logo du programme AVELO © AVELO, 2025



Figure 33 : Logo du programme Petites Villes de Demain © PVD, 2025

Le programme “Petites Ville de Demain”, lancé en 2020 par l’ANCT (l’Agence Nationale de la Cohésion des Territoires) et d’une durée de 6 ans, vise à accompagner la transition écologique, renforcer les capacités des collectivités et revitaliser les petites centralités dans près de 1 600 communes de moins de 20 000 habitants. Bien qu’ambitieux, ce programme peine à inscrire les mobilités actives comme un pilier prioritaire favorisant les commerces, l’habitat ou la revitalisation des centres-bourgs.

Malgré ces efforts, ces dispositifs atteignent certaines limites et sont jugés de “palliatifs sous perfusion” (Public Sénat, 2021). Les zones rurales restent structurellement désavantagées face aux enjeux de mobilité en raison du faible nombre de dispositions techniques, humaines et financières auxquels se heurtent les acteurs locaux qui ne peuvent mettre en œuvre des projets sur le long terme, ne garantissant pas la pérennité des politiques locales. Par ailleurs, ces programmes reposent sur un effet d’opportunité : en l’absence de chargés de mission ou de bureaux d’études disponibles, les projets mobilité ne peuvent être engagés et sont ainsi repoussés au second plan.

2.2.2 Une gouvernance multiscalaire fragmentée

Ce décalage entre ambitions nationales et réalités locales s’explique aussi par la complexité du mille-feuille administratif, qui dilue les responsabilités, entrave la coordination et freine les projets structurants pérennes.

La compétence voirie est éclatée : les communes gèrent la voirie communale, parfois transférée aux EPCI, tandis que les départements sont responsables des routes départementales et l’État des nationales. De leur côté, les intercommunalités, lorsqu’elles possèdent la compétence, peuvent développer une politique cyclable via un schéma directeur ou un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET).

Depuis la loi LOM chaque intercommunalité a pu choisir de devenir AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité). Les communautés d’agglomération, disposant souvent de moyens et d’une ingénierie plus solide, l’ont majoritairement fait. Mais de nombreuses communautés de communes rurales, faute de moyens humains ou techniques, ont refusé, laissant la compétence à la région. Celle-ci devient donc AOM “par défaut”, mais son échelle trop large et ses priorités multiples l’empêchent de répondre avec précision aux besoins

cyclables locaux. En complément, les départements peuvent initier ou soutenir des schémas cyclables.

Au 1er avril 2022, seules 53 % des communautés de communes ont effectivement pris la compétence mobilité, tandis que 47 % l'ont laissé aux régions par substitution.

De nombreux projets cyclables ont aussi été réalisés via des compétences connexes : tourisme, environnement ou solidarité plutôt qu'une ambition politique claire.

La fragmentation des compétences est d'autant plus visible que certains territoires restent non couverts par une AOM locale et n'ont pas de schéma cyclable identifié. Le développement du vélo y repose souvent sur la seule volonté de quelques élus ou techniciens, en l'absence d'outils structurants.

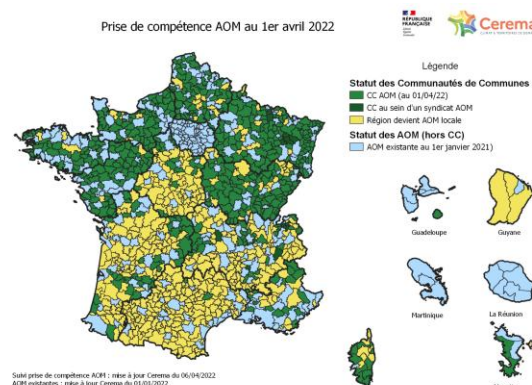


Figure 34 : Prise de compétence AOM au 1er janvier 2022 © Cerema, 2022

Au-delà du mille-feuille institutionnel, les associations jouent un rôle central à l'avènement des mobilités douces qui participent en tant qu'acteur privé à pallier ou à soutenir les collectivités.

Comme le rappellent Flipo et Ortar (Flipo A et Ortar N, 2021), la gouvernance territoriale de la mobilité en milieu rural est marquée par une multiscalarité contraignante (annexe 6), créant une codépendance entre échelons, souvent peu lisible pour les citoyens. Pourtant, cette complexité peut aussi ouvrir la voie à des coalitions locales (collectivités, associations, acteurs économiques) porteuses d'expérimentations et de dynamique nouvelles quand les conditions sont réunies.

2.2.3 Un développement orienté vers le tourisme plus que le quotidien

En raison du manque de moyens financier et technique local contraint par des politiques rurales, l'usage des mobilités douces au quotidien peine à émerger. Depuis la loi NOTRe proclamée en janvier 2017, les agglomérations détiennent la compétence tourisme et nombre d'initiatives cyclables en milieu rural en découlent, portés par des techniciens spécialisés dans l'itinérance douce et la randonnée.

Dans ce cadre, des boucles sont conçues non pas pour des trajets quotidiens, mais avant tout pour la pratique récréative ou touristique. Pensés comme des parcours de découvertes du territoire, ces aménagements peinent à répondre aux besoins de déplacement quotidien, notamment en raison de l'absence d'itinéraires et de signalétique de rabattement vers des pôles de centralités (gares, services publics, lycée, commerces...).

Ce sont également les agglomérations, aidées des départements qui, lors de leur schéma directeur cyclable, tentent de lier au travers des itinéraires cyclables les communes, entrent-elles généralement par le biais de voies vertes ou véloroutes nationales (jalonnées par un logo et un numéro). C’est d’ailleurs le cas très récent dans la ville de Vire Normandie, puisqu’en effet, le département du Calvados va déployer “La Verdoyante”, un nouvel itinéraire cyclable (véloroute nationale) parallèle dans sa partie sud de 200 kilomètres reliant Saint-Sever-Calvados et Lisieux.



Figure 35 : Le Calvados à vélo, zoom sur La Verdoyante © Département du calvados, 2025

En 2023, les véloroutes normandes ont comptabilisé 2,2 millions de sorties cyclistes, générant 45,3 millions d’euros de retombées économiques, dont 93 % proviennent des touristes à vélo, dépensant en moyenne 70 euros par jour (Normandie Tourisme, 2024).

De plus, dans la continuité européenne et avec le soutien de la LOM, la France développe des véloroutes ou EuroVélo. On comptabilise aujourd’hui en France 10 EuroVélo⁹ soit près de 90 000 kilomètres d’itinéraires cyclables qui traversent la France (France vélo tourisme, 2025).



Figure 36 : Cartographie des EuroVélo présentes sur le territoire française © France vélo, 2025

Ces chiffres témoignent du potentiel économique du vélo, mais aussi et surtout du déséquilibre marquant entre pratique touristique et usages locaux du quotidien, toujours insuffisamment pris en compte dans la planification territoriale.

2.3 S’inspirer pour bifurquer : des exemples de transitions cyclables en milieu rural

⁹ EuroVelo 1 - La Vélodyssée ; EuroVelo 3 - La Scandibérique ; EuroVelo 4 - La Vélomaritime ; EuroVelo 5 - Via Romea Francigena ; EuroVelo 6 - Véloroute des Fleuves ; EuroVelo 8 - La Méditerranée à vélo ; EuroVelo 12 - Véloroute de la Mer du Nord ; EuroVelo 15 - Véloroute Rhin ; EuroVelo 17 - ViaRhôna ; EuroVelo 19 - La Meuse à vélo.

Malgré les contraintes inhérentes à la ruralité, certains territoires font le pari du vélo comme levier de transformation locale. Ce panorama d'expériences vise à démontrer à travers des exemples concrets et variés qu'il est possible de réinsérer le vélo en milieu rural.

2.3.1 La voie verte Passa Païs dans le Tarn

La singularité de la voie verte Passa Païs réside dans sa capacité à outrepasser sa vocation initiale d'infrastructure dédiée au cyclotourisme pour devenir un axe structurant de la mobilité quotidienne, démontrant ainsi le potentiel de mutualisation des usages et d'optimisation des investissements en infrastructures.



Figure 37 : La voie verte Passa Païs © La malle postale, 2025

Mise en service en 2011, cette voie verte s'étend sur près de 75 kilomètres dont 26 traversant le département du Tarn en suivant les tracés des vallées du Thoré, du Jaur et de l'Orb (Cerema, 2025). Conçue à l'origine pour attirer les touristes et valoriser le patrimoine naturel et culturel local, la voie verte Passa Païs a progressivement révélé son potentiel pour les déplacements utilitaires. Cette évolution est intrinsèquement liée à son implantation

géographique stratégique, qui lui permet de desservir des points névralgiques de la vie locale. En effet, son parcours inclut des connexions directes avec un lycée forestier, une zone artisanale dense en emplois et activité économique (environ 300 emplois et 45 entreprises) et pas moins de six centres bourgs de communes tarnaises (Cerema, 2025). Cette intégration au tissu socio-économique local transforme radicalement la perception et l'usage de l'infrastructure : d'un simple itinéraire de loisir, elle devient un corridor de mobilité douce essentiel pour les trajets domicile-travail, domicile-étude ou l'accès aux services et commerces locaux.

La voie verte Passa Païs met en lumière la possibilité de réaffecter et d'enrichir la fonctionnalité d'infrastructures existantes. Elle démontre qu'une infrastructure touristique bien pensée peut, par son tracé et ses connexions, générer des externalités positives significatives pour la mobilité locale. Ce modèle est particulièrement pertinent pour les territoires ruraux confrontés à des contraintes budgétaires ou foncières, où la création de nouvelles infrastructures dédiées peut s'avérer complexe. Ici, l'aménagement initialement dédié aux touristes devient un catalyseur pour le développement d'une culture vélo quotidienne en favorisant l'interconnexion entre itinéraires de loisirs et bassins de vie et d'activités.

2.3.2 L'association BRUDED comme moteur du Plan vélo de Plessé

Fondé en 2005 à l'initiative d'élus locaux, BRUDED (Bretagne Rurale et Urbaine pour un Développement Durable) est une association comptant aujourd'hui 280 communes membres et 7 communautés de communes sur la Bretagne et



Réseau d'échange d'expériences de développement local durable entre collectivités

Figure 38 : Logo BRUDED © BRUDED, 2025

la Loire-Atlantique. BRUDED est un réseau visant à partager les expériences entre collectivités dans tous les champs du développement durable avec trois objectifs prioritaires : partager les expériences des Collectivités adhérentes, capitaliser les démarches et les réalisations et enfin accompagner les expérimentations des collectivités (BRUDED, 2025). BRUDED joue un rôle majeur pour le développement des mobilités douces en zone rurale comme en témoignent les exemples suivants.

La commune de Plessé (Loire-Atlantique), adhérant au réseau BRUDED en 2010, illustre parfaitement la manière dont une collectivité en milieu rural peut impulser une dynamique ambitieuse autour du vélo. Composée de trois bourgs (Plessé, Le Dresny et Le Coudray) répartis sur un territoire de 100 km², la commune était confrontée à des problématiques typiquement rurales : des distances rendues difficiles par la domination de la voiture et l'absence de liaisons cyclables sécurisées. Dès 2020, un groupe de travail "plan vélo" associant élus et citoyens volontaires s'est constitué avec l'objectif de favoriser les déplacements inter-bourgs à vélo tout en créant une véritable culture locale du vélo.

Le projet se structure autour de plusieurs itinéraires phasés sur la durée du mandat. Le premier, la "boucle Mazuet" de 26 kilomètres, relie Plessé au canal via le village de Rozay en intégrant des solutions techniques variées (cheminements mixtes, chaudiou, voies en site propre, traversées sécurisées de routes départementales). Plessé a également misé sur le développement d'une véritable culture du vélo avec l'aménagement de stationnements construits en régie, des ateliers d'apprentissages du vélo pour les enfants et les seniors, la mise à disposition de VAE (via le dispositif Vélila), une communication active, des événements festifs ainsi qu'une réflexion autour de circuits de loisirs. En parallèle, la commune travaille à lever les freins structurels à l'accès au vélo, notamment pour les publics les plus précaires, dans une logique d'inclusion sociale. Aujourd'hui, les retours des habitants sont très positifs : la fréquentation cyclable augmente, des commerces spécialisés apparaissent et les usages du vélo deviennent quotidiens (BRUDED, 2023).



Figure 39 : Plessé à Vélo © BRUDED, 2025

L'exemple de la commune de Plessé n'est pas un cas isolé des nombreuses initiatives mises en place par l'association BRUDED. À Plérin (22), une route très fréquentée a été entièrement repensée en concertation avec les riverains, dans le but de réduire la place de la voiture et de sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes. À Binic-Étables-sur-Mer (22), des circuits de vélobus scolaire ont été créés afin d'encourager l'usage du vélo chez les enfants, tout en sécurisant leurs trajets vers

l'école. De son côté, la commune de Plerguer (35) s'est engagée dans une démarche d'autonomie technique en réalisant en régie, grâce à un transfert de compétences, l'ensemble de ses chemins doux en stabilisé perméable, conciliant sobriété budgétaire et qualité d'aménagement.

2.3.3 “Tous à Bicyclette !” dans la CC du Mont des Avaloirs : une politique publique claire et une concertation locale comme stratégie pour inscrire le vélo au quotidien

Située au Nord-Est de la Mayenne, la communauté de communes du Mont des Avaloirs (CCMA) regroupe 26 communes pour environ 16 500 habitants. Ce territoire rural est marqué par une déclivité importante, une forte dépendance à l'automobile (90 % des ménages ont au moins 1 voiture¹⁰) alors qu'un salarié sur 3 travaille et réside sur la même commune. Néanmoins, face à ses contraintes structurelles et grâce à l'aide de subventions, de financements (appel à projet France mobilité, ADEME, La Mayenne le département, Région Pays de la Loire) et d'autofinancement, les élus communautaires ont souhaité s'emparer du dispositif de Plan de Mobilité Simplifié (PMS) introduit par la LOM pour repenser dans sa globalité l'offre de déplacement et ainsi y intégrer pleinement les mobilités actives. Finalement, le projet “Tous à bicyclette !” s'inscrit dans un projet global d'attractivité du territoire, mais surtout d'une volonté d'autonomie énergétique visant à réduire de 50 % l'utilisation d'énergie fossile et donc l'utilisation de véhicules carbonés d'ici à 2050. Suite à l'ouverture en 2020 de l'itinéraire bis de la Véloscénie, la CCMA comprend que le développement du cyclotourisme constitue une opportunité complémentaire à l'avènement d'infrastructures et d'une culture vélo.

“L'organisation du territoire est favorable au vélo : 2 habitants sur 3 se trouvent à moins de 5 km (20 minutes à vélo) d'une des quatre communes principales du territoire (Villaines la Juhel, Pré en Pail, Saint Samson, Saint Pierre des Nids, Javron les Chapelles). Ces communes regroupent la grande majorité des emplois, commerces et services du territoire” (CCMA, 2024).

Ainsi, et suite au diagnostic (2018) et au schéma directeur cyclable (2019-2020) la CCMA émet une volonté politique claire : atteindre une part modale des déplacements réalisés à vélo de 25 % en 2030, soit 14 450 déplacements par jour.

Le schéma directeur cyclable repose sur 6 piliers :

1. Favoriser l'accès aux 4 pôles centralisant les services, emplois et loisirs à vélo, dans un rayon de 5 km, par l'aménagement d'un réseau cyclable sécurisé et efficace

¹⁰ et 81 % des déplacements domicile-travail se font en voiture contre 1,8 % en deux roues (Vélo et territoire, 2020).



Figure 40 : Cartographie des aménagements cyclables, © CCMA, 2020

2. Compléter le réseau cyclable sécurisé par un jalonnement facilitant les déplacements sur les axes suffisamment calmes pour accueillir des vélos
3. Équiper en stationnement vélo qualitatif les abords des services et établissements publics, les points d'intermodalité et globalement tous les points d'intérêt du territoire et des centres bourgs
4. Développer une première boucle de service autour du conseil, de la réparation et de la location
5. Élaborer une communication favorisant les changements d'usages.

Le plan vélo prévoit ainsi (CCMA, 2021) :

- d'aménager un territoire cyclable (26 kilomètres de pistes cyclables et 115 km de jalonnement)
- de développer des services vélo (de l'équipement à l'apprentissage en passant par l'entretien)
- de développer une culture locale du vélo au quotidien (événements auprès des particuliers et des entreprises).

L'exemple de la CCMA est intéressant pour de multiples raisons, mais principalement parce que le diagnostic qui permet d'aboutir au schéma directeur cyclable a été fait en concertation avec les usagers locaux (élus, partenaires, entreprises, grands publics) et surtout l'association de 75 participants "Tous à bicyclette". Tous se sont impliqués dans les différentes phases du projet et à travers divers formes de concertation : soirée ciné débat, atelier de cartographie participative géante sur les marchés et foires locales, séminaires de territoire, challenge de la mobilité avec les entreprises.... (Vélo et territoires, 2020).

Malgré la prédominance de la voiture, des initiatives émergentes démontrent qu'une transition vers des mobilités plus durables comme le vélo est non seulement souhaitable, mais réalisable. Ces exemples soulignent la nécessité d'une volonté politique forte, d'une planification stratégique adaptée aux spécificités territoriales et d'une approche multifonctionnelle des infrastructures.

Cependant, la question demeure de savoir si ces dynamiques positives peuvent être généralisées et si le vélo peut réellement s'imposer comme une alternative crédible à l'usage de la voiture dans les contextes ruraux. C'est dans cette perspective que s'inscrit notre problématique de recherche : **la pratique du vélo dans la commune rurale de La Hague peut-elle devenir une alternative crédible à l'usage de la voiture et à quelles conditions ?**

3. Sur la bonne voie : Étude documentaire, terrain et participation citoyenne comme socle méthodologique

3.1 Diagramme de Gantt des moments clés du stage

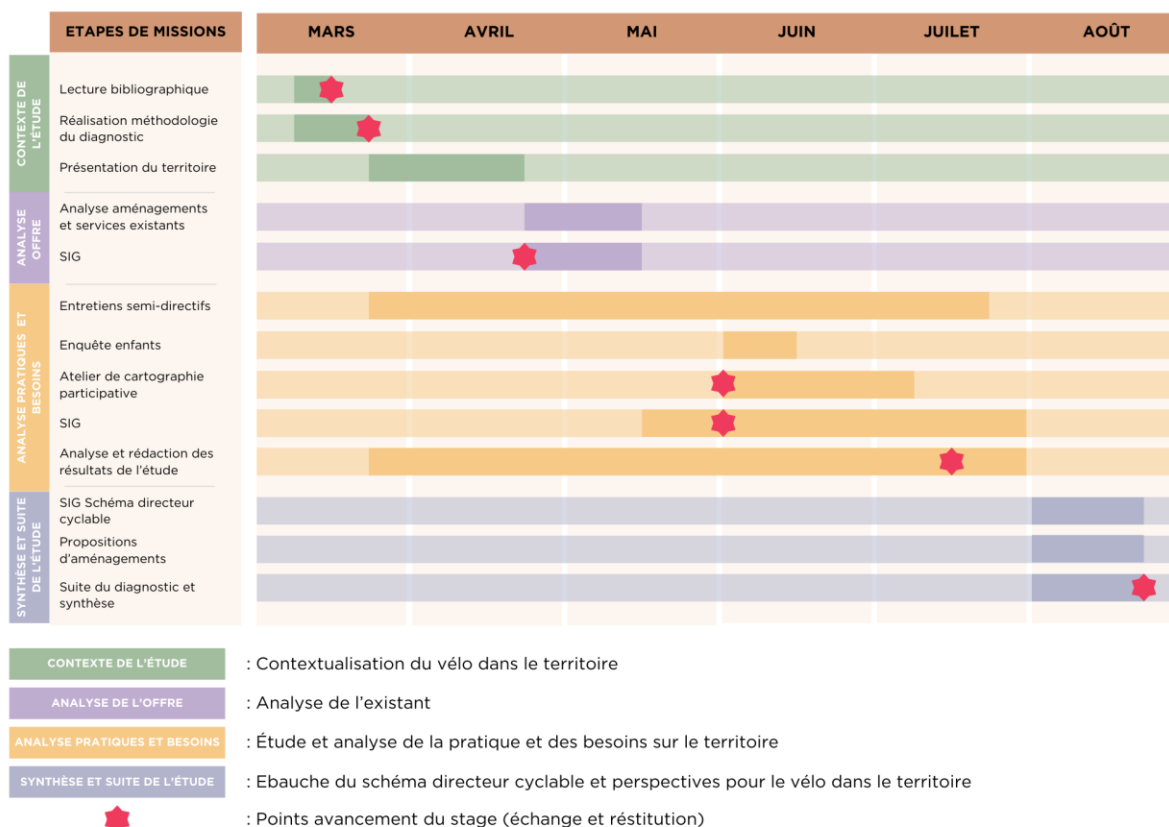


Figure 41 : Diagramme de Gantt du stage © Lila Neuville, 2025

3.2 Se repérer pour mieux avancer

L'élaboration du diagnostic cyclable et l'ébauche du schéma directeur cyclable requiert une approche multidimensionnelle afin de répondre au mieux à la commande.

3.2.1 Recherches documentaires

La phase de recherche documentaire, mobilisant des sources issues de littérature scientifique, technique, universitaire ainsi que d'articles de presse spécialisés, a constitué une étape déterminante du stage. Bien que concentrée sur une semaine particulièrement intensive en début de stage, cette veille a ensuite été poursuivie ponctuellement au fil des besoins, en fonction des thématiques abordées et des missions menées.

Il va sans dire que les recherches documentaires ont permis de s'immerger dans l'état actuel des connaissances, d'identifier les freins, les leviers, les théories des mobilités douces dans le monde rural. Ces lectures ont permis de connaître l'ampleur des travaux existants, tout en révélant leurs limites et leurs angles morts. Ce double constat a été déterminant pour définir ce qu'il convenait d'emprunter aux études antérieures, mais aussi et surtout ce qu'il était nécessaire d'apporter en complément dans le cadre de ce diagnostic cyclable.

De plus, les lectures ont permis de révéler de nombreux exemples de méthodologie employée pour réaliser un diagnostic cyclable en zone rurale, ce qui nous a par la suite permis d'élaborer la nôtre.

Bien qu'il soit clair que les lectures ont enrichi le stage, cette phase de lecture n'a duré qu'une semaine, entre autres parce qu'un stage au sein du service mobilité douce à Cherbourg-en-Cotentin en 2024 avait déjà énormément participé à combler un intérêt pour la culture du vélo. Cette semaine de lecture a plutôt permis d'approfondir de manière très précise les enjeux du vélo en zone rurale.

3.2.2 Réalisation d'un SIG récapitulatif pour une appréhension concrète du territoire

La construction d'une cartographie sur un logiciel SIG a constitué un pilier méthodologique du diagnostic cyclable de La Hague. L'utilisation d'un outil de cartographie a permis de rendre les données collectées concrètes, visuelle aussi bien pour leur présentation que pour l'analyse minutieuse et l'exploitation de celles-ci dans le but d'aboutir à un schéma directeur cyclable cohérent.

Il a rapidement fallu se familiariser avec un environnement de travail adapté, ainsi, bien que le logiciel QGIS soit plus accessible et plus facile d'utilisation, le choix s'est porté sur ArcGIS Pro, pour lequel je disposais d'une meilleure maîtrise grâce à mon expérience universitaire. L'outil a été utilisé via mon compte personnel, ce qui a facilité la prise en main et l'autonomie tout au long du stage. En accord avec le service SIG de l'agglomération, les couches réalisées n'ont pas été directement intégrées à leur SIG interne pendant la phase de construction, néanmoins, l'ensemble des couches produites leur ont été remises à l'issue de la mission afin d'assurer leur intégration et leur réutilisation future par la collectivité.

ArcGIS Pro a donc été utilisé dans trois étapes différentes du stage : l'analyse de l'offre, l'analyse des pratiques et des besoins des usagers ainsi que la synthèse et la suite de l'étude.

L'outil de cartographie a permis, lors de l'analyse de l'offre de réaliser un état des lieux complet de l'existant. Il s'agissait principalement de rassembler et d'harmoniser des données éparpillées provenant de diverses sources : Office du tourisme du Cotentin, baromètre FUB 2021 Géovélo, La Hague ... Ainsi, ont pu être retrouvés : les boucles touristiques cyclables gérées par l'OT et les 3 boucles cyclables haguaises, les sites inscrits et classés et la zone tampon de 500 mètres autour des monuments historiques. Finalement, le SIG est construit comme un outil qui

permettra plus tard de visualiser ce qu'il est possible d'aménager. Par exemple : les sites inscrits et classés tout comme les zones tampons définissent quels aménagements il est possible de réaliser en fonction de la réglementation.

Les résultats 2021 du baromètre des villes cyclables de la FUB ont été utilisés pour donner un premier panorama des points rouges (à améliorer), des points verts (améliorations perçues) et des points bleus (besoin de stationnement). Un travail de retraitement a été nécessaire notamment pour corriger certaines incohérences comme la présence de points de satisfaction (points verts) au cœur d'Orano.

De plus, un recensement complet des arceaux vélo a été effectué et retranscrit sur le SIG à l'aide d'Excel, de recensement existant et d'aménagements à venir fait par la chargée de développement durable, d'une analyse terrain fait par l'élue en charge du développement durable et d'une vérification sur Google Maps.

Des courbes isochrones ont été générées à partir de sites spécialisés puis basculées sur le SIG afin de mesurer les temps de trajet à vélo musculaire et à assistance électrique, offrant ainsi une évaluation précise de l'accessibilité entre différents points du territoire.



Figure 42 : Traitement résultats baromètre villes cyclables FUB © Lila Neuville

Une fois cette base consolidée, le SIG a permis de produire des analyses spatiales adaptées au contexte de l'étude et à la phase de recensement des pratiques et des besoins des usagers. Cette utilisation de l'outil SIG dans cette partie de la mission a principalement servi de retranscrire ou plutôt de géoréférencer les données (points ponctuels et itinéraires) issus de l'atelier de cartographie participative. En effet, les quatre cartes en format A0 de l'atelier de cartographie participative, ont été scannées afin d'être numérisées pour être ensuite être utilisées pour construire le SIG. Ces données permettent notamment de confronter les aménagements existants ou lacunaires avec les souhaits des habitants.

Puis, l'utilisation finale du SIG dans la phase de synthèse de l'étude a consisté à croiser l'ensemble de ces informations pour dégager des tendances claires. Ce travail de synthèse a permis grâce à l'utilisation des couches créées en amont d'articuler les futures liaisons structurantes à aménager. Le résultat prend la forme d'un schéma directeur cyclable, directement issu de la superposition et de l'analyse des différentes couches créées ou retraitées au cours du stage.

Finalement, le SIG s'est imposé comme l'outil clé du développement du diagnostic et du schéma directeur cyclable en permettant le passage d'informations fragmentées à une lecture intégrée du territoire.

3.2.3 Quand la pratique personnelle nourrit le diagnostic

Quelques sorties ponctuelles ont été menées avec ma tutrice, spécifiquement pour constater l'emplacement et l'état du stationnement existant et envisager de futurs stationnements.

Même si le stage a laissé relativement peu de place aux déplacements professionnels sur le terrain, l'expérience quotidienne a joué un rôle essentiel dans l'élaboration du diagnostic. Les déplacements quotidiens domicile-travail à vélo ainsi que les sorties de loisir et les randonnées pédestres effectuées dans le cadre personnel se sont progressivement transformées et révélées de véritables temps d'observations. C'est en empruntant régulièrement les mêmes itinéraires que certaines situations sont apparues de manière plus équivoque (sensations de dépassement dangereux, limitations de vitesse non adaptées au partage de la route, mauvaises visibilités des usagers de la route, discontinuités....), permettant ainsi de percevoir l'invisible sur les vues virtuelles (Google Maps et ArcGIS Pro) mais de recouper avec les témoignages et les données cartographiques de la participation citoyenne.

Les informations collectées par les outils numériques (tracés et points) ont ainsi pu être confrontées à la réalité du terrain. Par exemple, par manque de temps, le recensement des panneaux de type DV n'a pas pu être réalisé, mais grâce à l'expérience vécue, la cartographie retrouvée recensant les panneaux de type DV a pu être validée.

Si ces sorties n'ont pas pris la forme de déplacements "officiels" encadrés, elles ont néanmoins constitué une véritable immersion dans le territoire, révélant des aspects qui ne pouvaient sans doute pas être révélés par le biais de déplacements "officiels". Il est évident que parcourir le territoire à différentes heures, sur un temps plus large et moins contraint, a permis à la "flânerie" ou la "contemplation" d'apporter une nouvelle perspective : celle du ressenti et de l'expérimentation.

De plus, au-delà de l'aspect technique, cette immersion quotidienne s'est nourrie d'un attachement personnel fort au territoire. Cette dimension affective a contribué à une forme d'assimilation progressive et fine du terrain. Cette volonté a renforcé la précision du diagnostic et a donné à ma méthodologie une profondeur supplémentaire difficile à atteindre par une simple approche distante.

3.2.4 Limites et pistes d'amélioration

Le temps disponible a grandement participé à restreindre la place initialement prévue pour le terrain. Si certaines observations ponctuelles ont pu être réalisées, une partie importante des vérifications a dû reposer sur des outils indirects : images satellites et Street View de Google Maps. Bien que cela ait permis de limiter les erreurs, l'observation systématique et exhaustive du terrain n'a pu se concrétiser.

Initialement, un protocole (annexe 7) avait été élaboré pour relever de manière numérique les observations du terrain grâce à l'application Field Maps. L'idée était de parcourir à vélo les 3 boucles cyclables touristiques mises en place par la mairie de La Hague et de photographier, localiser et déterminer l'état des équipements à l'aide d'une tablette connectée à ArcGIS Pro.

Cette méthode devait permettre un état des lieux rigoureux et actualisé. Faute de temps, ce protocole n'a pas pu être utilisé.

Une autre limite réside dans la participation citoyenne *in-situ*. Lors de la première réunion élaborant la méthodologie à suivre, il avait été convenu d'organiser une ou des sorties collectives à vélo, réunissant maires, élus, techniciens et habitants afin de confronter directement les participants aux réalités des déplacements cyclables sur le territoire de La Hague et plus particulièrement les décideurs politiques qui ne pratiquent pas ou peu au quotidien. Les itinéraires sélectionnés devaient montrer, par l'expérience vécue, l'impraticabilité ou les difficultés d'usage de certaines routes sans pour autant mettre en danger les utilisateurs. Des haltes étaient dès lors prévus pour commenter certains aménagements, prendre des photos, échanger sur le chemin parcouru et ses aspects (continuité, sécurité...). La communication (affiche, mails...), la sécurisation (équipements et conduites) et la logistique avaient été pensés de telle manière qu'il était même prévu d'obtenir gratuitement par sorte de sponsoring des VAE Cap Cotentin. Ainsi, une méthodologie (annexe 8) et deux itinéraires avaient été réfléchis sur la base de certains entretiens semi-directifs et sur la connaissance du territoire. Une sortie vélo aurait présenté de nombreux avantages :

- identification des points forts et faibles du réseau actuel (sécurité, continuité, signalétique, qualité de la chaussée...)
- repérage des axes et des zones prioritaires d'améliorations
- observation de la diversité des usages (vélo musculaire, VAE, cycliste occasionnels, familles...) et des interactions avec les autres modes (voiture, tracteurs, camions, piétons...).
- mise en condition réelle d'un usager
- recensement des ressentis des participants pour enrichir le diagnostic et sensibilisation des enjeux que rencontre un vélo au quotidien sur le territoire
- favorisation des échanges et de la concertation locale et de l'appropriation du diagnostic
- initiation d'une dynamique politique et technique en faveur du vélo.

Néanmoins, la proposition présentée a été écartée par l'élue référente, en raison des risques jugés trop importants pour des groupes d'une dizaine de personnes sur des routes étroites et peu sécurisées.

Une alternative envisagée consistait à accompagner individuellement les maires des communes déléguées à vélo pour leur faire constater par eux-mêmes les difficultés liées aux infrastructures et aux aménagements. Néanmoins, entre l'absence de réponse et le temps considérable qu'aurait exigé une telle démarche, cette piste n'a pas abouti.

En définitive, si le diagnostic cyclable repose sur une méthodologie solide de recherches bibliographiques, d'une implication personnelle et de données géographiques, il souffre d'un manque de terrain. Cette limite offre cependant des pistes d'améliorations claires : renforcer le temps accordé à l'observation directe que ce soit par le recensement ou par l'intégration d'acteurs locaux dans une démarche expérientielle, condition essentielle pour susciter une véritable prise de conscience des enjeux cyclables spécifiques au territoire de La Hague.

3.3 Délier les aux pignons : regards croisés permis par la participation citoyenne

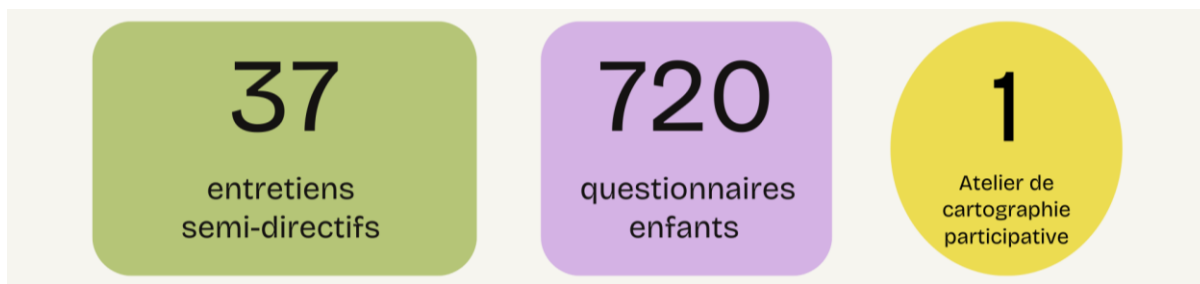


Figure 43 : La participation citoyenne en quelques chiffres © Lila Neuville, 2025

3.3.1 Les entretiens semi-directifs

Afin de se rendre compte de la pratique et des besoins des usagers du vélo sur le territoire, des entretiens auprès des usagers ont été réalisés.

La communication autour de ces entretiens est passée par le biais d'un mail à l'attention des agents, d'un article publié le 7 mai 2025 dans le magazine bimestriel local : horizon ; de plus, l'information s'est incontestablement réalisée par le biais du bouche-à-oreille. Ainsi après un entretien, certains usagers du vélo n'ont pas hésité à transmettre les contacts de personnes pouvant être intéressées par cette démarche¹¹.

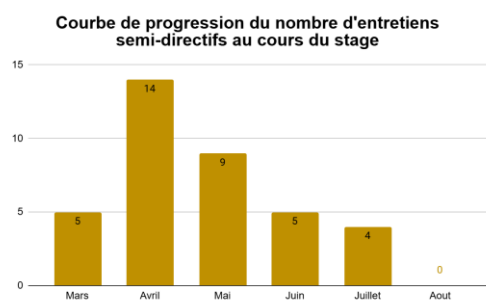
La confection des entretiens s'est basée sur l'étude de nombreux questionnaires à l'attention des usagers du vélo dont principalement le questionnaire du baromètre vélo réalisé par la FUB. Les sources ont par la suite permis de confectionner une grille d'entretien sur mesure adaptée aux spécificités du territoire et aux questions que se posait l'élue¹². Afin de questionner les usagers sur leurs itinéraires et sur des points géographiques précis, une cartographie (du territoire de La Hague) de type IGN a été imprimée en format A0 et recouverte d'une nappe transparente. Ce dispositif a permis aux participants d'indiquer directement leurs réponses à l'aide de marqueurs de différentes couleurs, rendant l'échange à la fois concret, visuel et interactif. Une fois, la méthodologie effectuée, le format de l'entretien a été validé par la chargée de développement durable et par l'élue référente.



Figure 44 : Ça roule, à bicyclette ? © Horizon n°34, 2025

¹¹ Un entretien a permis de retrouver huit personnes potentiellement intéressées par l'étude.

¹² Quels itinéraires sont empruntés par les usagers du vélo ? Quel usage du vélo (loisir, quotidien, utilitaire ? ...



tracent leurs itinéraires, les zones sur lesquelles le stationnement est lacunaire, les points “noirs” (négatifs) et verts

Figure 45 : : Courbe de progression du nombre d'entretiens semi-directifs au cours du stage © Lila Neuville, 2025

positifs) et les pistes d'améliorations possibles. Par soucis méthodologiques, il a été convenu de continuer la réalisation d'entretiens semi-directifs, mais de ne pas en faire l'analyse fine. Ainsi l'analyse s'arrête au 36^e enquêté. Les entretiens qui suivent n'ont donc pas été pris en compte dans l'étude, mais sont tout de même traités ; ils pourront être réutilisés lors d'un approfondissement ou une continuation du diagnostic.

Ainsi, 37 entretiens ont eu lieu, d'une durée variant de 12 minutes à 55 minutes. Ils se tenaient pour la plupart en présentiel à la mairie de La Hague et dans d'autres cas au lieu souhaité (lieu de travail), encore d'autres entretiens ont, faute d'autres solutions, dues être réalisés en visioconférence. Les entretenus ont été interrogés à l'aide d'une grille d'entretien de 23 questions (annexe 9) ; 4 questions ont amené les enquêtés à s'emparer de la cartographie afin qu'ils

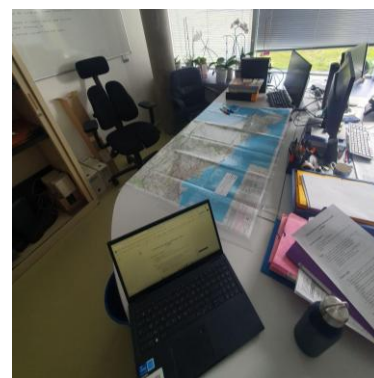


Figure 46 : Mise en place d'un entretien semi-directif à la mairie de La Hague © Lila Neuville, 2025



Figure 47 : Résultat cartographique d'un entretien semi-directif © Lila Neuville, 2025

Chaque entretien a été enregistré, avec l'accord préalable des participants. Les enregistrements ont ensuite été déposés sur le logiciel Whisper via un compte Humanum (créé avec l'aide de l'université), afin d'obtenir une retranscription textuelle intégrale. À la fin de chaque entretien la carte était prise en photo. Malheureusement les données cartographiques récoltées lors des entretiens n'ont pas pu être exploitées faute de temps, mais ont été conservées pour peut-être, être exploitées pour un approfondissement ou une poursuite du diagnostic.

Une fois l'ensemble des entretiens réalisés, les réponses ont été organisées dans un tableur Excel : le nom des personnes interrogées figurait à gauche, tandis que les questions et leurs réponses consignées dans les colonnes correspondantes. Chaque entretien a ensuite été minutieusement relu et les verbatims jugés les plus pertinents ont été mis en évidence en rouge, dans l'optique de les mobiliser lors de la rédaction de l'analyse approfondie des entretiens semi-directifs. Une autre feuille Excel permettait de retranscrire de manière quantitative les données des entretiens.

	Profil de l'enquête						Pratique du vélo			
Questions/Enquêt.e.s	4. Quel est votre nom, prénom, âge et le type et lieu de la profession exercée ? (possibilité de rester anonyme)	5. Quel est votre lieu de résidence (commune ? quartier ? nom rue ? ...)	6. Quel est le lieu où vous exercez votre profession (commune ? quartier ? nom rue ? ...)	7. Quels sont vos modes de déplacements quotidiens (voiture, type de vélo) ? Si plusieurs moyens de déplacement, donner un % de temps d'utilisation de chacun.	8. Si vous vous déplacez en voiture ou en deux roues motorisés, combien avez-vous de véhicules dans votre foyer ?	9. Avez-vous un abonnement de transports en commun ?	10. Pouvez-vous me parler brièvement de votre usage du vélo ?	11. Pour quel type de déplacement utilisez-vous le vélo ? (quotidiennement, occasionnellement, uniquement en loisir ...)	12. A quelle fréquence pratiquez-vous du vélo ? (temps et km par jour/semaine/mois)	13. Quelles sont vos principales motivations pour utiliser le vélo La Hague ? (exemple : rapidité, économie, bien-être, impact écologique...)
S.FAUTRAT	Sylvain Fautrat, j'ai 51 ans et je suis directeur des affaires territoriales à la commune de Lac.	Vaterville, sur la commune de Lac.	Beaumont	Alors moi, j'ai une voiture essentiellement et vélo électrique. Dans une journée type, en général, je suis plus quand même amené à prendre ma voiture. Mais j'utilise le plus souvent ma voiture et puis je dirais à partir d'une certaine période, quand les températures sont un peu plus clémentes, j'utilise le vélo électrique pour mes déplacements, essentiellement pour aller au travail. Et sinon, en loisir, pour faire quelques balades.	J'ai deux voitures à mon domicile, deux voitures diesel classiques.	Non, parce que, en fait, j'habite la commune déléguée de Vaterville et malheureusement, la commune n'est pas desservie par le dispositif collectif mobilité, donc je ne peux pas bénéficier de ligne de bus qui ferait Vaterville-Beaumont.	En fait, le vélo, je l'utilise au début, le vélo classique. Je ne l'utilise pas particulièrement, à part pour faire des petites sorties loisirs de temps en temps avec mon épouse ou des fois avec mes enfants, mais ça reste un peu, c'est quand ils étaient plus petits. Et puis, l'année dernière, il y a eu l'expérimentation sur les vélos électriques portée par la communauté d'agglomération. Mais l'hiver, il fait quand même trop froid. Je ne sais pas ce qu'il est d'aggravation, du fait moi, j'étais une des cinq personnes à tester et ça m'a bien plu. Donc, je finissais un peu le trajet avec un collègue, presque moi, je parlais de Vaterville, puis des fois, on se retrouvait sur Biville ou on repartait ensemble et du coup, on a décidé de louer moi de louer un vélo électrique et je m'en suis servi toute l'année dernière en fait. (vélo électrique + VTT)	(trajets quotidiens et loisirs) Oui, c'est ça. Sinon, il fait un peu froid. Bon, après la pluie, ça me dérange moins, je suis équipé. Mais l'hiver, il fait quand même trop froid. Je ne sais pas ce qu'il est d'aggravation, du fait moi, j'étais une des cinq personnes à tester et ça m'a bien plu. Donc, je finissais un peu le trajet avec un collègue, presque moi, je parlais de Vaterville, puis des fois, on se retrouvait sur Biville ou on repartait ensemble et du coup, on a décidé de louer moi de louer un vélo électrique et je m'en suis servi toute l'année dernière en fait.	J'ai à peu près 12 kilomètres pour rejoindre la mairie de la Hague en vélo. Donc, je fais 24 kilomètres de vélo, ça prend aller-retour autour entre 50 et 55 minutes.	Après, c'est plus la partie bien-être. Ça fait quand même une activité sportive. Enfin, entre guillemets, mais c'est une activité quand même d'entretien, à mon sens. Enfin... Je trouve que ça vide bien la tête de faire tout le trajet en vélo. Ou autre au travail, ou quand on repart du travail, ça permet d'évacuer les choses, en fait. Voilà, c'est vraiment appréciable. Et en plus, un moyen de transport que je trouve écologique. Et sympa, donc...
				Alors actuellement je suis arrivé pendant la période hivernale, deux voitures principalement.						

Figure 48 : Screenshot d'une partie de l'Excel qualitatif des entretiens semi-directifs © Lila Neuville, 2025

Questions/Enquêt.e.s	Profil de l'enquêté						
	Anonyme						
		Nom	Prénom	Sexe	Tranche d'âge	Catégorie socio-professionnelle	Actifs, étudiants, chômeurs ou retraits
S.FAUTRAT	Public	Fautrat	Sylvain	Homme	45 - 59 ans	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Actif
F.TOUCHAIS-ROUSSEAU	Public	Touchais-Rousseau	Fabienne	Femme	45 - 59 ans	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Actif
E.LEDUC	Public	Leduc	Elodie	Femme	45 - 59 ans	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Actif
H.DIGARD	Public	Digard	Hector	Homme	30 - 44 ans	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Actif
C.BONNISSANT	Public	Bonnisant	Christophe	Homme	45 - 59 ans	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Actif
J.CHEDEVILLE	Public	Chedeville	Julien	Homme	30 - 44 ans	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Actif
K.LEFEBVRE	Public	Lefebvre	Karine	Femme	45 - 59 ans	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Actif
C.THORVAL-MAZEO	Public	Thorval-Mazéo	Clément	Homme	30 - 44 ans	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Actif

Figure 49 : Screenshot d'une partie de l'Excel quantitatif des entretiens semi-directifs © Lila Neuville, 2025

3.3.2 Les enquêtes auprès des élèves

Élaboré sur la base des entretiens semis-directifs, le questionnaire (annexe 10) a été diffusé dans les écoles primaires de La Hague afin de mieux comprendre les pratiques et besoins de mobilités des jeunes habitants. L'objectif était double : recueillir des données factuelles sur les modes de déplacements quotidiens des enfants et identifier les freins et les attentes associés à l'usage du vélo. Ainsi, bien que quelques questions laissent libre court aux commentaires, le questionnaire est imaginé sur la base de questions courtes et simples, de cases à cocher.

La passation des questionnaires a été rendue possible grâce à la collaboration des équipes pédagogiques, qui ont accepté de distribuer et de collecter les formulaires.

Ainsi, 720 exemplaires (annexe 11) ont été distribués aux classes élémentaires le 24/05/2025. Bien que le collège était initialement impliqué dans l'enquête, un souci organisationnel n'a pas pu rendre possible leur participation.

Faute de temps, les 720 exemplaires n'ont pas pu être tous traités. De ce fait, un échantillon non exhaustif, provenant (presque) de la même école, a été analysé. Bien que l'analyse de l'échantillon apporte des réponses quant aux moyens de déplacements des enfants originaires de La Hague, celle-ci reste biaisée.

3.3.3 L'atelier de cartographie participative

Suite aux entretiens et aux questionnaires et dans la continuité d'une logique de participation citoyenne a été organisé à la salle des fêtes de Beaumont-Hague un atelier de cartographie participative le mercredi 2 juillet de 14h à 16h30. L'objectif était d'impliquer directement les habitants dans l'élaboration du diagnostic cyclable, en leur permettant de débattre avec d'autres usagers afin de déterminer collectivement les difficultés rencontrées et de formuler des propositions concrètes.

La mobilisation s'est faite principalement auprès des habitants déjà rencontrés lors des entretiens semi-directifs puisqu'à la fin de chaque entretien, la question de l'intérêt pour participer à l'atelier était posée, et sur la base des réponses positives, un mail d'invitation a été envoyé. Les élus et maires délégués ont également été sollicités afin de favoriser une représentativité des différentes communes. La communication a été renforcée par la réalisation : d'affiches (adaptées à la charte graphique de La Hague) distribuées par les agents de relais sur les panneaux d'affichages, d'un communiqué de presse rédigé par le service communication et d'une annonce diffusée le matin même de l'atelier sur la radio locale Ici Cotentin.



Figure 515 : Panneau d'affichage, affiche de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025

En amont de l'atelier des cartes IGN en format A0 ont été imprimées ; en complément, des cartes format A3 permettaient d'indiquer des éléments structurant du territoire : les pôles d'intérêts. Du matériel pédagogique (marqueurs de couleurs différentes et gommettes) était mis à disposition afin de différencier les aménagements pour les faire correspondre à la légende.



Figure 50 : Affiche de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025

- Points verts (zones positives)
- Points noirs (zones accidentogènes...)
- Stationnements : arceaux vélos
- Stationnements : abris sécurisés / électrifiés
- Stations de réparation/gonflage
- Itinéraires cyclables prioritaires
- Itinéraires cyclables secondaires

Figure 56 : Légende atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025



Figure 57 : Les quatre îlots de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025



Figure 5853 : Photographie de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025



Figure 5954 : Photographie de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025



Figure 6052 : Photographie de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025



Figure 61 : Photographie de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025

20 participants se sont répartis en quatre îlots de 5 personnes. Après une introduction de 20 minutes présentant le diagnostic en cours, les objectifs de la rencontre et les consignes de travail, les groupes ont été invités à travailler de manière collaborative sur les cartes.

Durant 60 à 90 minutes, chaque groupe a pu indiquer :

- les itinéraires prioritaires et secondaires
- les stationnements souhaités
- les points noirs (zone accidentogène) et les points verts (zone agréable à la pratique cyclable)

Les organisatrices (élue référente, tutrice de stage et moi-même) circulaient entre les tables pour faciliter les échanges et s'assurer de la clarté des consignes.

Le but était de : recueillir l'expertise d'usagers, de favoriser l'appropriation du projet, de croiser les regards, de faire émerger des idées concrètes et adaptées, de renforcer la démocratie locale, de repérer les freins à la pratique du vélo et enfin de proposer des priorités d'aménagements à l'échelle du territoire rural.

L'atelier s'est conclu par une mise en commun (30 minutes) où chaque groupe a présenté (via son rapporteur de table) sa carte. Cette restitution a permis d'identifier les convergences entre les propositions, de discuter des divergences et de hiérarchiser les aménagements jugés prioritaires.



Figure 55 : Mise en commun de l'atelier de cartographie participative © Carine Besnard, 2025

3.3.4 Synthèse, limites et pistes d'amélioration méthodologique

La démarche participative engagée à travers les entretiens, les enquêtes scolaires et l'atelier de cartographie ont permis d'intégrer directement la voix des usagers dans le diagnostic cyclable de La Hague. Cette ouverture a favorisé la compréhension fine des pratiques quotidiennes, des freins perçus et des attentes, tout en renforçant l'appropriation locale du projet. Toutefois, plusieurs limites méritent d'être soulignées afin d'amortir les pistes d'améliorations possibles.

Premièrement, si les entretiens semi-directifs ont offert une matière qualitative riche, seuls 37 entretiens ont eu lieu. Nombreux sont ceux qui pratiquent le vélo et qui n'ont pas participé à l'enquête. Dès lors, étendre les entretiens semi-directifs permettrait d'avoir un échantillon peut-être plus représentatif bien que les 37 entretiens permettent d'ores et déjà d'avoir une vision globale. De plus, la méthode aurait pu être complétée par des "mini-entretiens" de terrain, réalisés directement auprès d'usagers rencontrés sur le vif, permettant ainsi, de capter des profils moins enclins à participer à une démarche institutionnalisée, mais aussi de compter les usagers.

Initialement et en complément des entretiens semi-directifs, avait été émise l'idée de réaliser des questionnaires en ligne sur la pratique des usagers dans le même ordre d'idées que le questionnaire du baromètre des villes cyclables publié par la FUB. Néanmoins, le questionnaire en ligne n'a pas été réalisé, car jugé excédentaire par rapport aux autres outils d'analyses de participation citoyenne.

Deuxièmement, les enquêtes scolaires présentent une autre limite : faute de temps, seul un échantillon restreint issu principalement d'une même école, a pu être analysé. Cela réduit la diversité des profils représentés et introduit un biais territorial. De plus, l'absence des collégiens, initialement prévus, constitue un manque important. Plus autonomes que les élèves de primaires, ils auraient pu apporter des informations précieuses sur leur mobilité en tant que jeune vivant dans un milieu rural.

Troisièmement, l'atelier de cartographie participative a été une étape clé pour croiser les regards et faire émerger des propositions concrètes. Néanmoins, sa fréquentation (20 participants) reste limitée au regard de l'ampleur du territoire concerné. Sans doute faudrait-il réitérer l'atelier à un autre horaire pour permettre à une population qui ne pouvait pas se rendre disponible (les actifs, les agriculteurs...), de participer.



Figure 57 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, voie cyclable Jobourg © Lila Neuville, 2025

La voie bidirectionnelle le long de la D901 à Jobourg ne s'étale que sur 224 mètres. Bien que celle-ci permette aux cyclistes de se croiser, son intérêt reste limité. Cet itinéraire nécessite d'être pris dans un réseau continu pour un meilleur usage et une sécurisation complète des cyclistes qui s'engage le long de la D901.

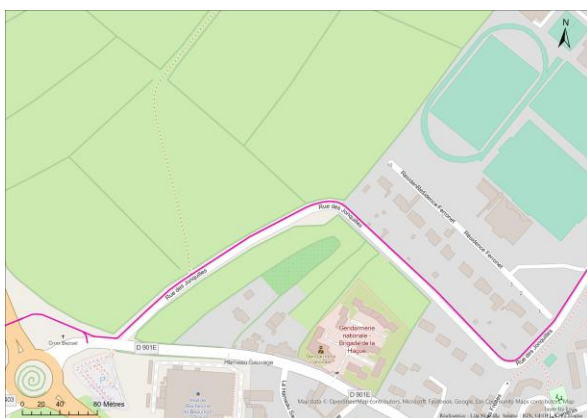


Figure 58 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, voie cyclable rue des Jonquilles © Lila Neuville, 2025

La voie bidirectionnelle le long de la rue des Jonquilles à Beaumont-Hague pose les mêmes problématiques que la voie de Jobourg. Il est important de noter que cet itinéraire permet néanmoins de passer la D901 en sécurité et de rejoindre le chemin agricole qui la longe.



Figure 59 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, chemin agricole Beaumont © Lila Neuville, 2025

La voie agricole nécessiterait, elle aussi, une continuité. La traversée de la D403 peut être dangereuse et nécessiterait un marquage au sol vert pour indiquer la présence de cyclistes. De plus, il serait préférable d'indiquer par des marquages au sol la présence de vélo sur cette voie.



Figure 60 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, voie cyclable rue des Tohagues © Lila Neuville, 2025

La voie bidirectionnelle le long de la rue des Tohagues comprend plusieurs points accidentogènes. En premier lieu le passage de la sortie du parking de la mairie. Les voitures arrivant de droite n'ont aucune visibilité sur le passage des cyclistes qui plus est, n'est même pas indiqué au sol ; un marquage est donc fortement recommandé. L'autre point noir est qu'il n'y a pas de continuité de part et d'autre de cette piste bidirectionnelle. Sur l'image, on soulignera qu'il est dangereux pour le cycliste de s'insérer ou de s'extirper de cette voie. L'arrêt complet de la piste oblige les cyclistes à s'insérer sur la voie où les voitures attendent au stop, ce qui rend l'insertion dangereuse.

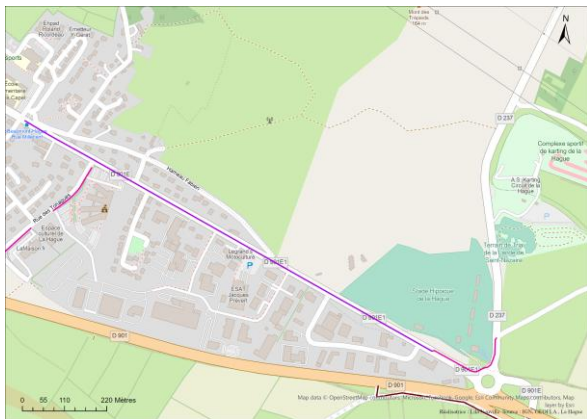


Figure 61 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, voie cyclable rue Millecent © Lila Neuville, 2025

Plusieurs problèmes sont manquants sur la voie cyclable rue Millecent. Premièrement, la voie cyclable se tient de part et d'autre de la route, mais arrivée au rond-point, elle se réduit en une voie bidirectionnelle seulement sur un côté sans aucune signalétique ou marquage. Cela occasionne donc des traversées dangereuses. Deuxièmement, la voie n'a aucun marquage au sol lors de traversées de routes et passages rue Millecent en allant sur la D27, la voie cyclable se coupe brutalement et ne reprend nulle part aux alentours du rond-point.

De plus, le feu de la mairie en direction de la boulangerie n'a aucun sas vélo alors que la voie vélo se rétrécit quelques mètres plus loin ce qui occasionne parfois des dépassements dangereux.

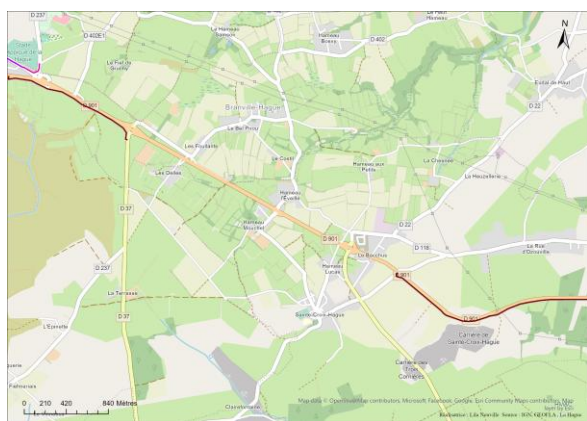


Figure 62 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, chemin agricole Sainte-Croix-Hague © Lila Neuville, 2025

Les deux autres voies agricoles qui longent la D901 ont, elles aussi, un problème de continuité. Aucun marquage au sol ni signalétique ne fait remarquer la potentielle présence de cyclistes.



Figure 63 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, voie cyclable L'Angleterre © Lila Neuville, 2025

La bande bidirectionnelle non loin du lieu-dit de L'Angleterre représente au même titre que les autres un tronçon fantôme détaché d'un maillage cohérent et continue.

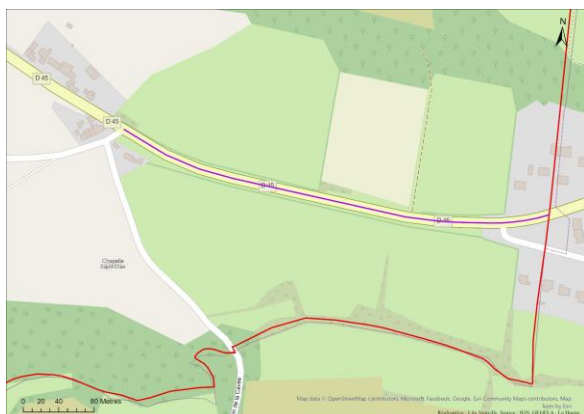


Figure 64 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, voie cyclable Urville-Nacqueville © Lila Neuville, 2025

La bande cyclable le long de la route passant d' Equeurdreville à Urville-Nacqueville ne continue que sur quelques mètres avant de s'arrêter brutalement. De plus, cette bande cyclable se confond finalement avec la BMF (bande multifonction). Cette bande ne représente donc pas en soit une vraie bande cyclable dédiée au seul usage des vélos.

En ce qui concerne les stationnements à usage des vélos, le territoire comprend plusieurs zones de stationnements équipés par :

- les arceaux vélos du département
- les (anciens) pinces roues des communes déléguées de La Hague
- les (nouveaux) arceaux vélos (de type 1 : bois et de type 2 : trombone) de la commune nouvelle de La Hague.



Figure 65 : Figure 66 : Arceaux métallique et Arceaux en bois © DMC © Manutan, direct, 2025



Figure 67 : Pince roues inadaptés à la piscine Océalis de Beaumont-Hague © Lila Neuville, 2025



Figure 68 : Pince roue inadapté à la pharmacie de Beaumont-Hague © Lila Neuville, 2025

La carte ci-dessous (figure 76) montre les stationnements pour vélos actuels et futurs, prévus fin d'année 2025. Les deux types d'arceaux sont confondus. Pour rappel, deux types d'arceaux vélos ont été sélectionnés pour être installé sur le territoire de La Hague, permettant ainsi une harmonisation du mobilier urbain dédié aux vélos ; ainsi, on retrouve les arceaux : type 1 = bois (pour les sites classés), type 2 trombone (pour tous les autres sites).

Néanmoins, pour le moment, il n'est pas prévu d'installer à la place des pinces roues des arceaux de type 1 ou 2, la volonté de l'élue étant que tous les sites nécessitant des arceaux soient priorisés puis en second temps viendra une vague de réaménagement des anciens stationnements. Pourtant, les pinces roues actuels sont localisés à des zones d'intérêts importants comme c'est notamment le cas sur les figures 74 et 75 ci-contre. De plus, ils sont de mauvaise qualité ou non utilisable en raison du risque de voilage des roues ou tout simplement parce que la taille des pinces roues ne permet pas d'insérer une roue de vélo de taille normale.

Il est également nécessaire de souligner qu'à ce jour encore aucun abri couvert, sécurisé ou électrifié (bande de chargement VAE) n'a été installé.



Figure 69 : Stationnements pour vélos dans La Hague © Lila Neuville, 2025

Bien qu'on ne puisse le percevoir dans une image figée, la carte ci-dessous, quant à elle, représente la globalité des stationnements vélos présents sur le territoire de La Hague tous confondus : type 1 et 2 (2025), rack/ pincettes, arceaux du département et les autres (sans catégorie). Plus on zoom sur les clusters, plus on parvient à distinguer l'emplacement précis et le type de stationnement aménagé.

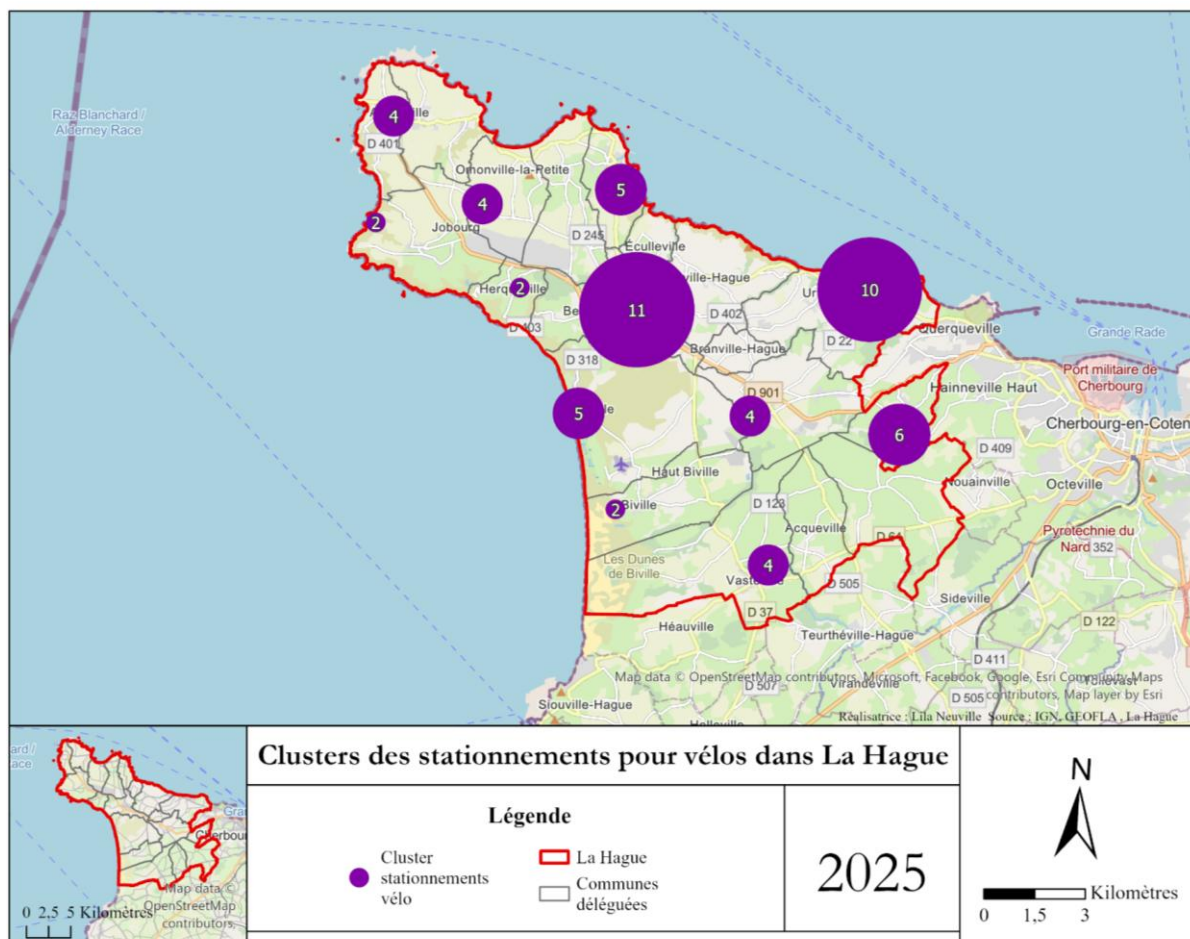


Figure 70 : Clusters des stationnements pour vélos dans La Hague © Lila Neuville, 2025

Nombre de stationnements dédiés aux vélos classés par type, présents dans La Hague

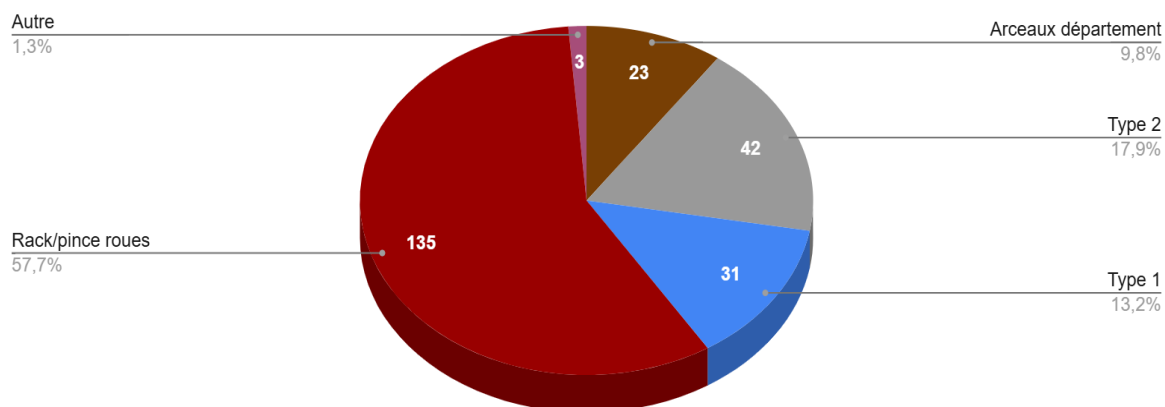


Figure 71 : Nombre de stationnements dédiés aux vélos classés par type, présents dans La Hague © Lila Neuville, 2025

Ainsi, La Hague comptera environ 234 stationnements vélo¹³ d'ici fin 2025.

4.1.2 Des itinéraires et un jalonnement existants tourné vers le vélo loisir

Malgré quelques insuffisantes voies cyclables fragmentées sur le territoire de La Hague, on observe la présence de plusieurs itinéraires touristiques destinés à tout type de vélo (VTT, Gravel, Vélo de route), intégrés aussi bien à l'échelle locale qu'à celle de circuits de plus grande envergure traversant le Cotentin. Cette offre traduit une réelle dynamique autour du vélo envisagée avant tout comme activité de loisirs, qu'il s'agisse de pratiques sportives ou de balades contemplatives.

Ainsi de nombreux itinéraires passent par La Hague telles que :

- L'espace cycloport - tour de La Hague
- les deux itinéraires gravel de l'office du tourisme :
 - Vallons haguais rouge/difficile (59.1 km)
 - Tour du Cotentin en gravel (410 km/8 étapes)
- les trois boucles VTT de l'office du tourisme :
 - Le circuit de la Plume VTT
 - De la terre vers la mer VTT
 - Les landes de Vauville VTT
- la boucle Goury VTC de l'office du tourisme (en cours de création)
- les trois anciennes boucles de La Hague (43, 44 et 45) :
 - 43 Plage et bocage haguais (33.5km/3h30)
 - 44 Découverte du Cap de La Hague (44.4km/4h00)
 - 45 De la Baie de Vauville aux étoiles (23.8km/3h00)

Bien que la Vélomaritime, passe dans le Cotentin, celle-ci contourne La Hague.



Figure 72 : La Vélomaritime © lavelomaritime, 2025

¹³ Le nombre de stationnements pour vélo est calculé à partir du nombre de places disponible sur un aménagement.

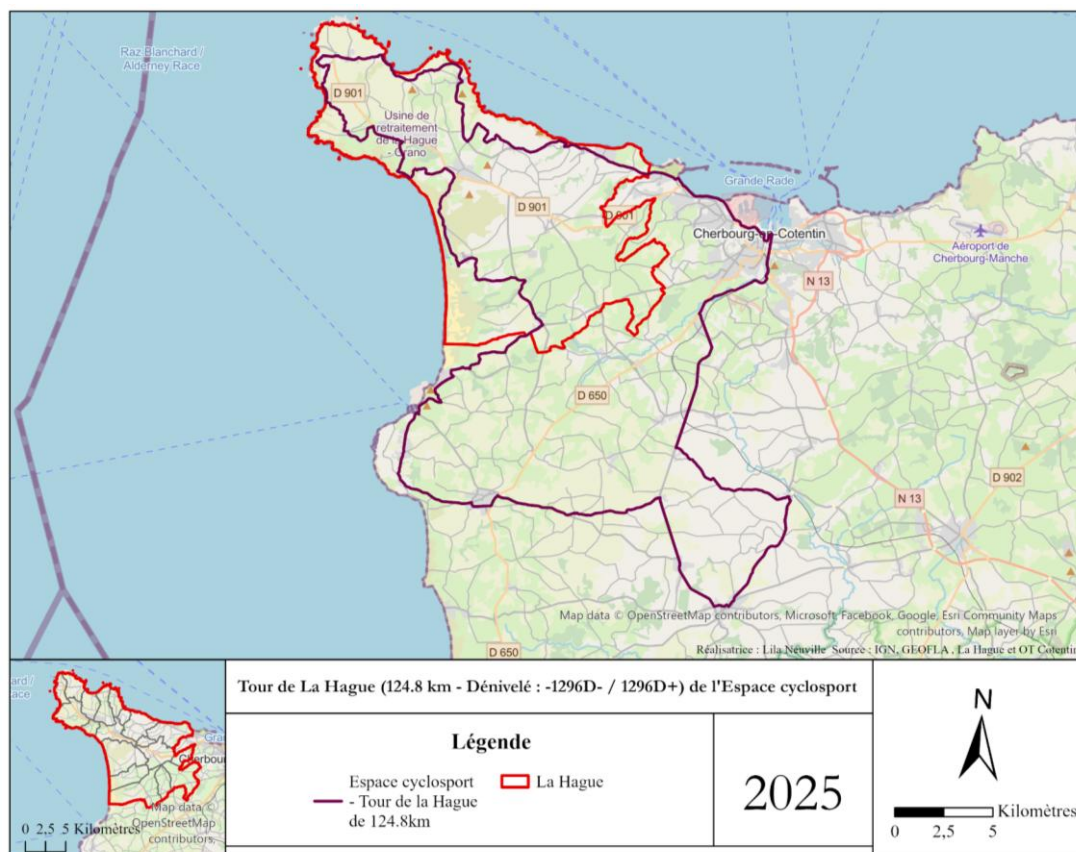


Figure 73 : Tour de La Hague © Lila Neuville, 2025

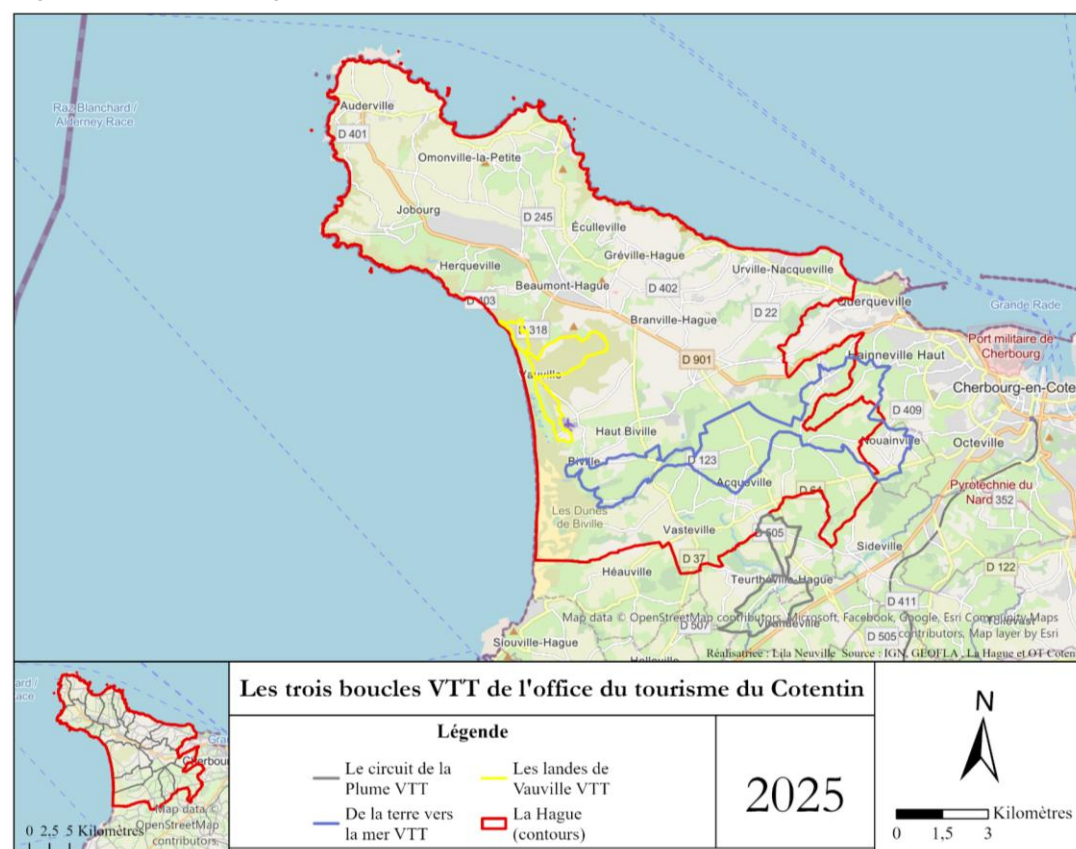


Figure 74 : Les trois boucles de l'office du tourisme du Cotentin © Lila Neuville, 2025

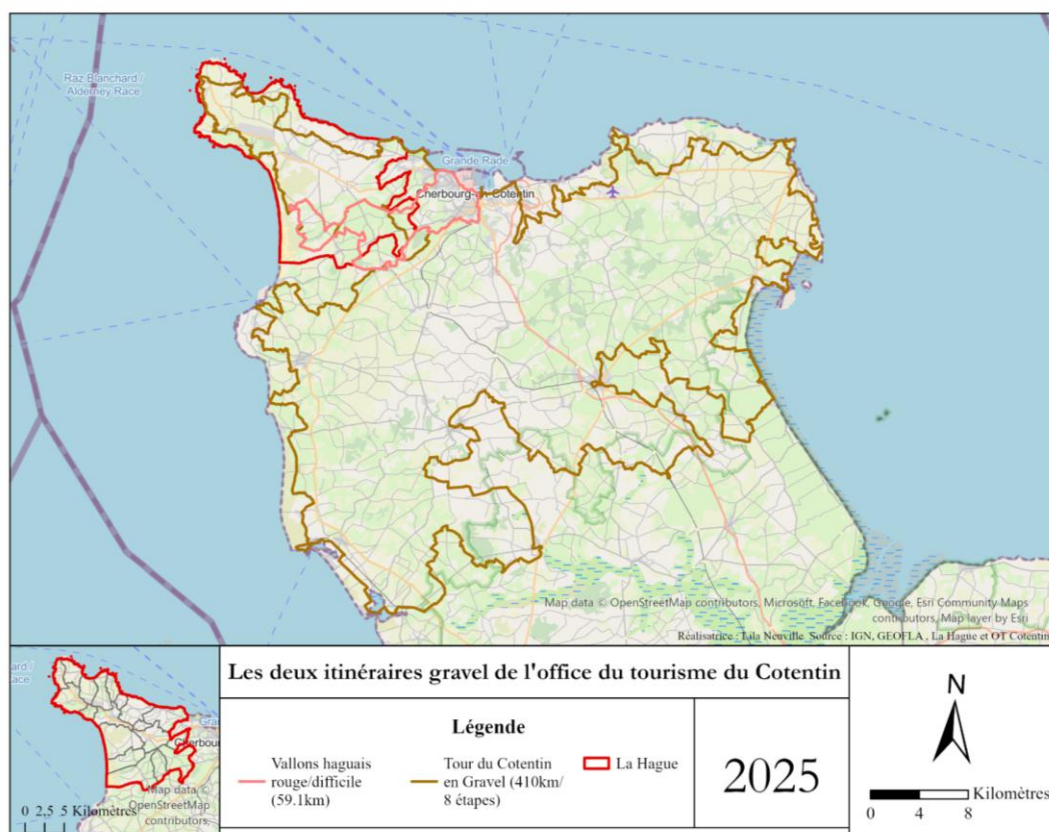


Figure 75 : Les deux itinéraires gravel de l'office du tourisme du Cotentin © Lila Neuville, 2025

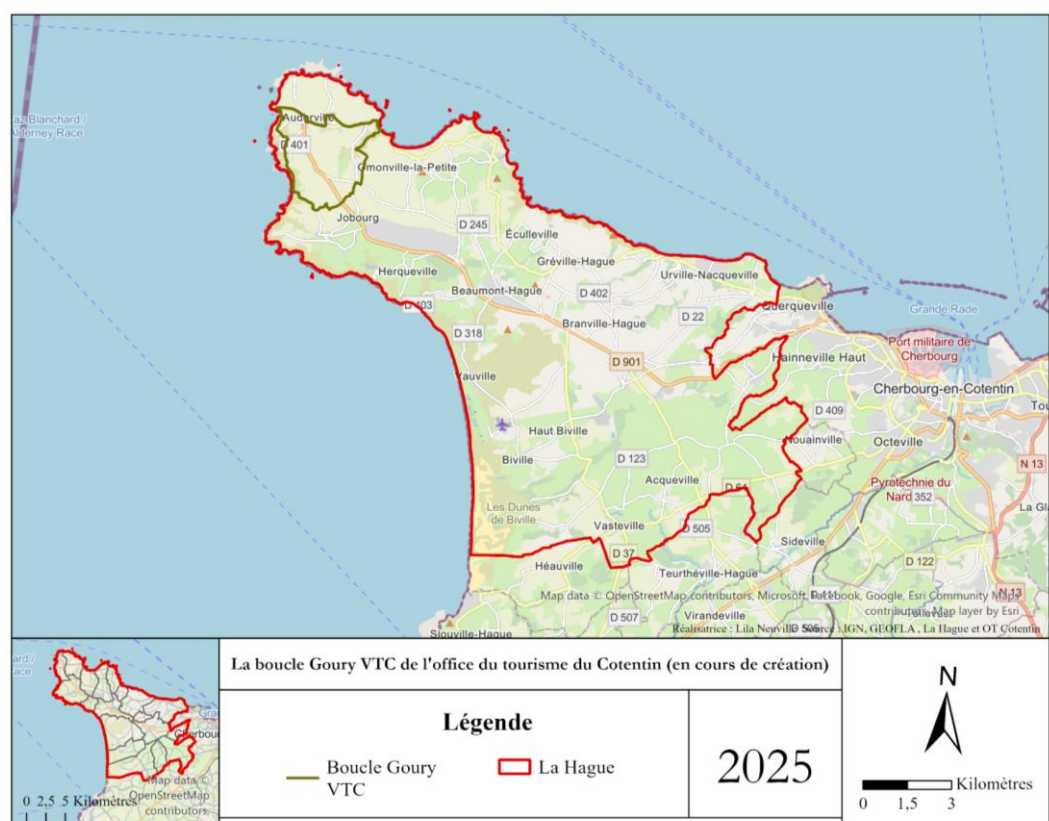


Figure 76 : La boucle de Goury VTC de l'office du tourisme du Cotentin © Lila Neuville, 2025

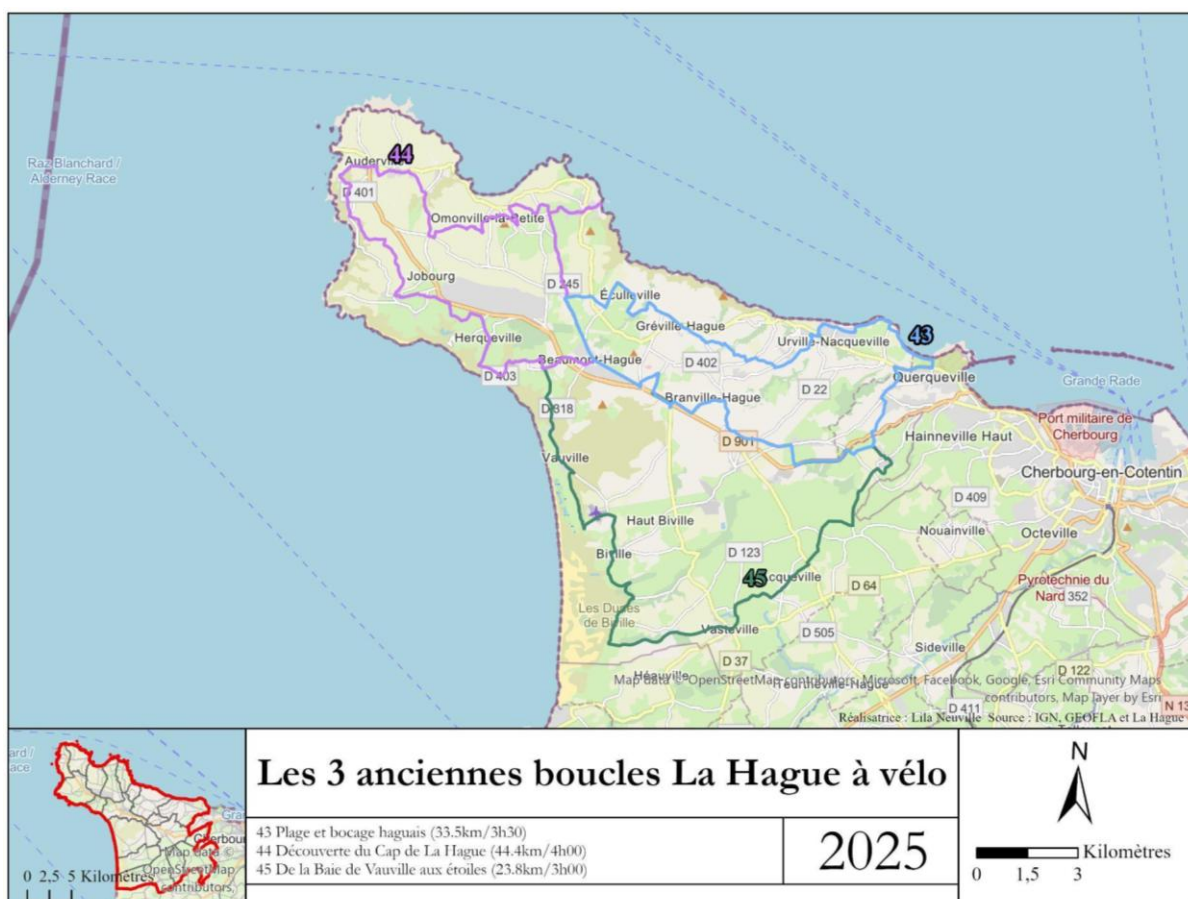


Figure 77 : La 3 anciennes boucles La Hague à vélo © Lila Neuville, 2025

Ces itinéraires sont jalonnés par des panneaux de type DV (Direction Vélo). Bien que recensé sur la carte ci-dessous (figure 85) un recensement et un état des lieux précis seraient souhaitables à l'avenir.

Bien que ces panneaux permettent d'indiquer les boucles de loisir, il a été observé qu'ils sont plutôt perçus comme trompeurs par les usagers indiquant parfois une direction opposée. Repenser ce jalonnement devient alors un impératif.

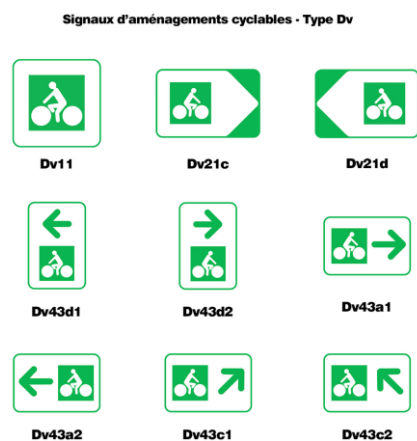


Figure 78 : Échantillon non exhaustif des panneaux de signalisation (type DV) retrouvés sur le territoire © Link Acess, 2025.



Figure 79 : Screenshot Google Maps, Panneau type DV croisement D245 D402 vers Digulleville
© Lila Neuville, 2025

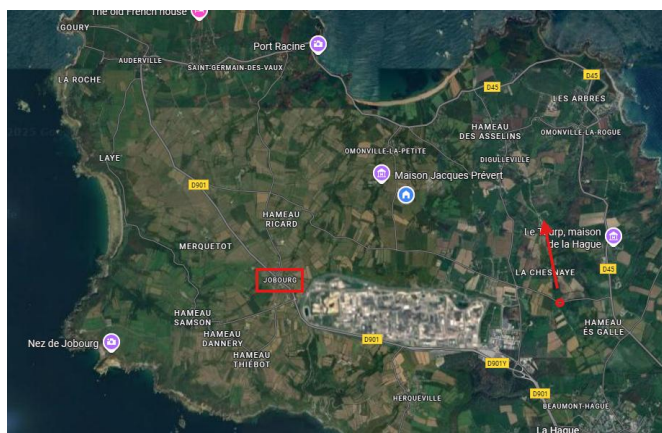


Figure 80 : Screenshot Google Maps, Vu satellite mauvaise direction jalonnement cyclable © Lila Neuville, 2025

Un exemple parlant (parmi d'autres) est le panneau de jalonnement type DV à l'intersection de la D245 et la D402 indiquant Jobourg alors qu'il emmène directement sur Digulleville. Jobourg est complètement à l'ouest par rapport au panneau qui indique une direction au nord. C'est un contournement conséquent qui perd les cyclistes. De plus, le panneau non entretenu est partiellement effacé, ce qui rend la lecture de la direction plus difficile.

En plus de jalonner les trois boucles cyclotouristiques de La Hague, ces panneaux permettent également d'afficher d'autres itinéraires touristiques. Bien que l'Office du tourisme du Cotentin ait utilisé dans certains cas des mâts en bois pour afficher leurs itinéraires pédestres et vélo, il arrive que ce jalonnement se retrouve directement apposé sur un panneau de jalonnement de type DV (figure ...).

Quoi qu'il en soit, le jalonnement touristique, qu'il soit matérialisé par des panneaux de type DV (La Hague) ou par des potelets de bois (Le Cotentin), représente un jalonnement désordonnés, voire illisible, ce qui rend le parcours saccadé pour des usagers qui peinent à distinguer leur itinéraire.



Figure 81 : Photo d'un panneau de type DV (Biville) avec autocollant boucle touristique de l'office du tourisme du Cotentin © Lila Neuville, 2025



Figure 82 : Photo d'un panneau de type DV et jalonnement cyclotouristique de l'OT sur mât en bois © Lila Neuville, 2025

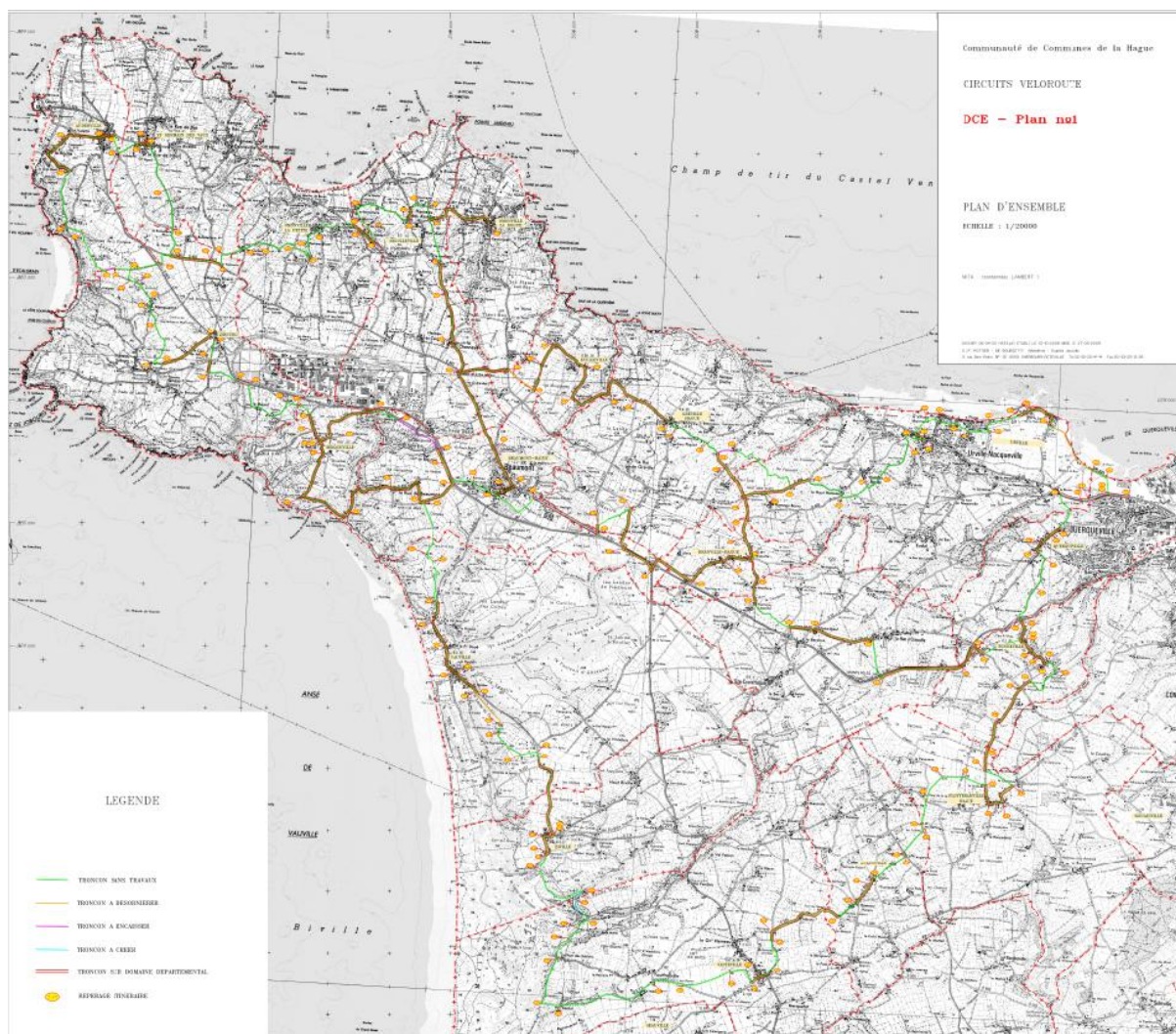


Figure 83 : Cartographie des trois circuits véloroute de La Hague et du jalonnement © SCP Pottier De Boursetty, 2008

L'analyse de l'offre met en évidence un contraste marqué entre la richesse des itinéraires de vélo loisirs (présents notamment sur le territoire de La Hague ou le traversant) et la faiblesse des aménagements, mais aussi des services d'accompagnement pour les cyclistes quotidiens sur le territoire de La Hague.

En matière d'aménagement, La Hague bénéficie d'un réseau relativement dense de circuits de loisir (VTT, gravel, route) valorisé par l'office du tourisme du Cotentin mais où le jalonnement quand celui-ci est présent est défaillant car non entretenu, désordonné et incohérent. Cette offre variée, confirme l'attractivité de la pratique cyclable à des fins récréatives ou touristiques. Cependant, ce dynamisme s'accompagne paradoxalement d'un réseau d'infrastructures

cyclables utilitaires peu développé. Les tronçons de voies cyclables restent ponctuels, peu connectés entre eux et majoritairement discontinus ce qui rebute toute pratique quotidienne. De plus, les stationnements vélo souffrent d'un manque d'homogénéité, que ce soit dans leur format, mais aussi en ce qui concerne leur répartition sur le territoire ce qui pousse au stationnement sauvage sur les mobiliers urbains. Néanmoins, l'installation d'arceaux vélo (trombone et bois) à l'horizon 2025-2026 permettra de pallier ces lacunes en distribuant de manière homogène sur le territoire des arceaux vélos à différents lieux d'intérêts. Toutefois, le stationnement vélo actuel et futur ne prévoit pas d'équipements sécurisés (abris fermés) ni de bornes de recharge pour VAE, de station de gonflage ni même de maison du vélo.

En parallèle, les services liés au vélo sont très limités sur le territoire de La Hague (Tableau ...). Une seule association locale (Les Haguard), orientée vers le VTT loisir, propose des activités régulières. Les autres structures associatives ou les ateliers de réparation ne sont accessibles qu'à Cherbourg-en-Cotentin. Aucun magasin, loueur ou réparateur de vélo n'est implanté directement dans La Hague, ce qui de fait réduit l'autonomie des cyclistes locaux et des touristes. Néanmoins, en ce qui concerne la location de vélo longue durée, on observe un quasi-monopole du service Cap Cotentin.



Figure 84 : Ardoise sur le restaurant des Tamarins (La Cabane) à Vauville © Lila Neuville, 2025



Figure 92 : Les vélos déposés sur le trottoir, devant le restaurant des tamarins © Lila Neuville, 2025



Figure 93 : Faute d'arceaux vélo au Super U de Beaumont-Hague, les vélos sont laissés à l'entrée © Lila Neuville, 2025

4.2 Des freins aux leviers : le vélo vu par ses pratiquants

Bien que La Hague, territoire rural entre mer et bocage, apparaît être le terrain de jeu idéal de la pratique cyclable, les 36 entretiens semi-directifs, les questionnaires à l'attention des élèves d'écoles primaires de La Hague et l'atelier de cartographie participative menés dans le cadre de cette étude révèlent un tableau plus nuancé. Cette analyse propose une lecture fine des résultats obtenus en articulant les logiques d'usages, les freins rencontrés, les potentialités existantes et les dynamiques systémiques qui structurent la pratique cyclable dans ce contexte bien spécifique.

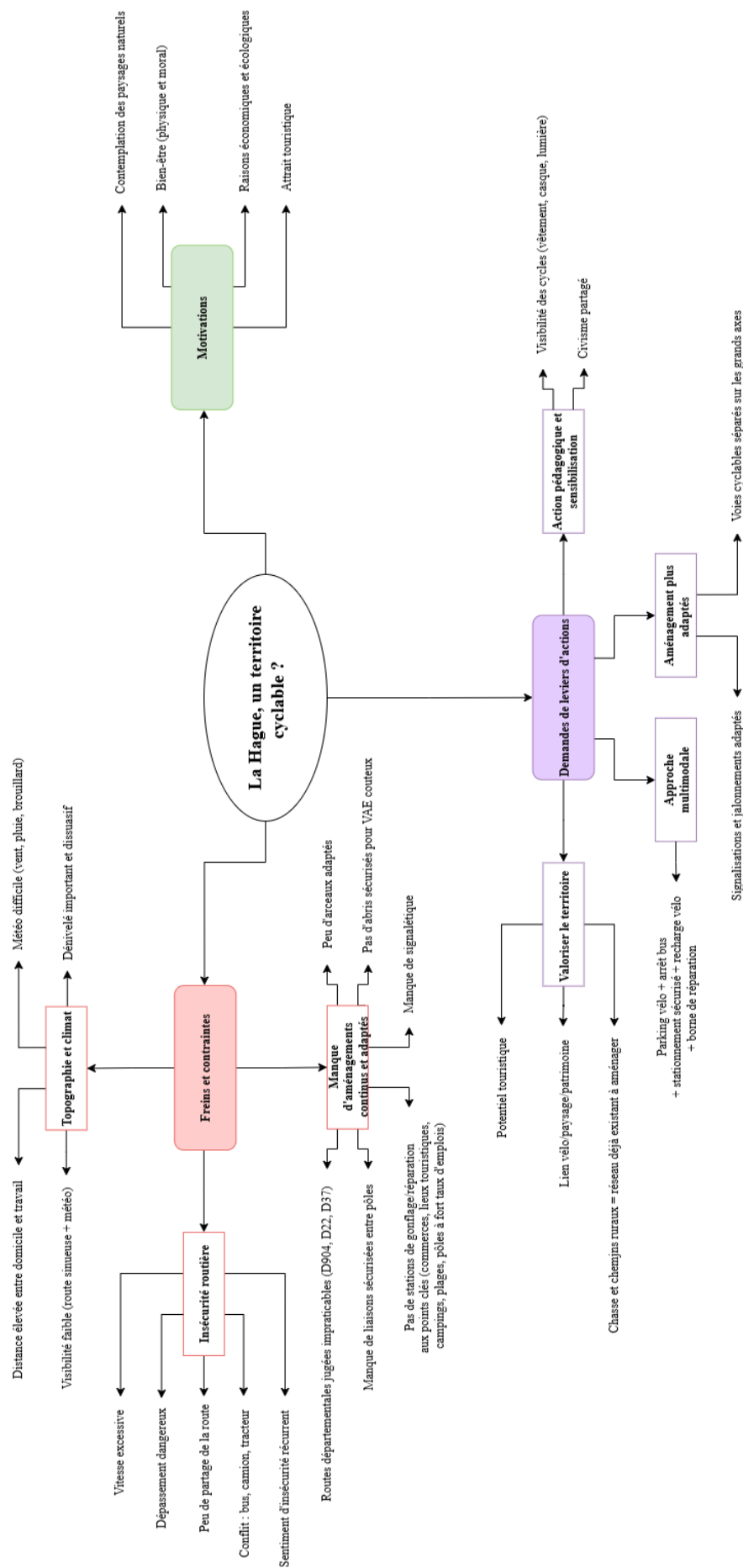


Figure 94 : Synthèse, La Hague un territoire cyclable ? © Lila Neville, 2025

4.2.1 Une pratique marquée par de nombreux freins...

Le premier frein, omniprésent dans les discours, est celui de la dangerosité perçue du réseau routier. Les routes départementales, en particulier la D901, la D37 et la D22, sont unanimement décrites comme dangereuses, voire infranchissables. Julien Chedeville est formel : *“Cette route (D37), c’est juste infernal. Même en voiture, on ne s’y sent pas en sécurité. Alors à vélo...[...] Cette route là, c’est vraiment la route de travail où les gens bombardent”*. Cette insécurité est renforcée par les comportements motorisés jugés agressifs ou inconscients : dépassement trop serré, refus de priorité, voire accidents. André Sauneuf raconte : *“Il (conducteur d’un tracteur) m’a vraiment envoyé dans le fossé avec sa roue avant”*. Jean-Paul Lecouvey explique que pour éviter les risques, il choisit de se placer *“au milieu de la route pour qu’on ne [le] dépasse pas”*. Cette peur n’est pas anodine : elle structure les horaires de sortie, les choix d’itinéraires et contribue à la désaffection du vélo en semaine.

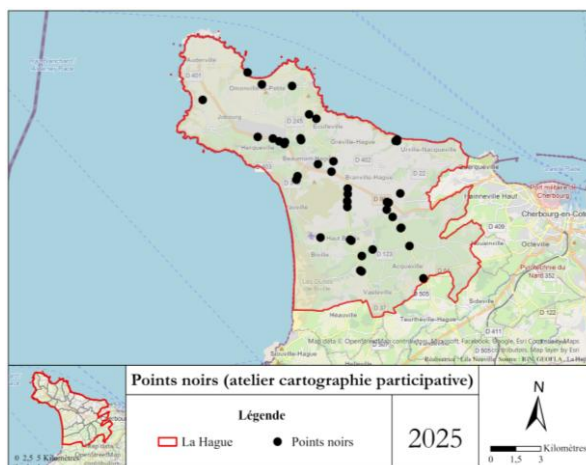


Figure 95 : Les zones accidentogènes concentrées sur les départementales, recensées lors de l’atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025

L’analyse quantitative confirme ce constat. 26 personnes (soit 72 %) déclarent modifier leurs trajets vélo en raison de ce sentiment d’insécurité. Dans le détail, 31 répondants pointent la mixité entre véhicules motorisés et vélos, jugée particulièrement dangereuse sur les départementales. Viennent ensuite le trafic automobile dense (16 personnes soit 44 %), le manque d’aménagements dédiés (12 personnes soit 33 %) et l’état des routes (6 personnes soit 16 %). Seuls 4 personnes (soit 11 %) déclarent ne pas ressentir d’insécurité. Au-delà de la perception, 9 personnes (soit 25 %) rapportent avoir déjà vécu des conflits d’usage, parfois jusqu’à l’accident ou au délit de fuite. Ce constat souligne la vulnérabilité perçue des cyclistes dans l’espace public. De plus, les usagers dénoncent le manque d’infrastructures adaptées : pistes cyclables discontinues, absence de signalétique, mobilier urbain inadapté. Cécile Garin témoigne : *“Il faudrait vraiment une piste avec des vrais marquages au sol. Et puis peut-être des panneaux pour dire de ralentir aux voitures”*. Hector Digard pointe, quant à lui, l’inadéquation des stationnements qui dissuade les usagers de laisser des vélos (souvent électriques et donc coûteux) dehors. Pourtant, dans un paradoxe révélateur de leur engagement, 22 participants (soit 61 %) estiment que le manque d’aménagement ne constitue pas un obstacle suffisant pour les dissuader de rouler à vélo.

La majorité des personnes interrogées (32 personnes soit 88 %) déclarent utiliser leur vélo pour se promener, profiter du paysage ou faire une activité physique, mais seuls 6 l'utilisent

quotidiennement pour se rendre au travail ou faire des courses ou encore voir des amis ... Le vélo est vécu comme une pratique choisie, mais non contrainte, à la différence de la voiture qui reste un mode structurant. 35 ménages (soit 97 %) enquêtés possèdent au moins une voiture dans leur foyer et 31 personnes (soit 86 %) ne disposent d’aucun abonnement aux transports en commun, ce qui renforce le rôle de la voiture comme mode de déplacement principal.

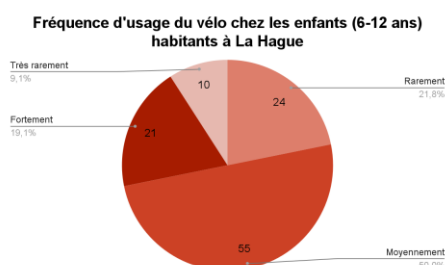


Figure 96 : Fréquence d'usage du vélo chez les enfants (6-12 ans) habitants à La Hague © Lila Neuville, 2025

Les enfants ne font pas exception. Parmi les 111 élèves dont les questionnaires ont été analysés, 96 (soit 86 %) déclarent utiliser en partie la voiture parentale pour leurs trajets quotidiens, contre 19 (soit 17 %) qui utilisent le vélo de manière occasionnelle, souvent en combinaison avec d’autres modes. Leur mobilité reste fortement prescrite par les parents, qui privilégient la sécurité et la praticité, réduisant de fait leur autonomie. L’usage du vélo est globalement modéré à faible : 55 élèves (soit 50 %) l’utilisent “moyennement”, 24 (soit 21 %) “rarement” et 10 (soit 9 %) “très rarement”, contre seulement 21 (soit 19 %) qui disent l’utiliser “fortement”. Pourtant, 94 (soit 84 %) affirment souhaiter l’utiliser davantage, ce qui met en évidence un décalage entre désir de mobilité douce et réalité contraignante.

À ces freins s’ajoutent les contraintes naturelles propres à La Hague. Le vent, la pluie, le brouillard et le relief constituent des obstacles récurrents. Elodie Leduc insiste sur le vent : “*La météo, ça c’est sûr, le vent surtout, plus que la pluie*”. Si certains relativisent : “*Le vent, ça ne va pas m’empêcher de rouler*” (Frédérique Criquet), le brouillard apparaît comme un facteur de danger majeur “*(...) si on n’est plus visible, on se met réellement en danger*” (Frédérique Criquet).



Figure 97 : Cycliste équipé face au brouillard si typique de Beaumont-Hague © Lila Neuville, 2025



Figure 98 : Le guidon dans le brouillard © Lila Neuville, 2025

En définitive, l’analyse des entretiens, des questionnaires et de l’atelier de cartographie participative révèlent une pratique cyclable encore fragile, contrainte et largement marginalisée dans les mobilités quotidiennes. Elle repose sur une logique du “faire avec”, où les usagers s’adaptent aux conditions existantes au prix de compromis constants.

4.2.2 ... mais aussi des leviers et des attentes claires

Si les freins sont nombreux, l'étude met également en évidence des leviers concrets et des attentes claires qui traduisent d'un fort potentiel de développement de la pratique cyclable.

Pour beaucoup, le vélo n'est pas seulement un moyen de transport, mais une expérience sensorielle forte où la "lenteur" devient une richesse. Les témoignages convergent pour souligner le bienfait mental et physique qu'il procure. Sylvain Fautrat affirme : *"Je trouve que ça vide bien la tête de faire tout le trajet en vélo. [...] Ça permet d'évacuer les choses, c'est vachement appréciable"*. Hector Digard évoque *"une coupure entre le boulot et la maison"* qui permet aussi de *"faire des économies, mine de rien"*. Une enquêtée anonyme raconte *"On peut prendre le vélo tous les matins et on n'a pas le même spectacle ; (...) c'est un spectacle différent tous les jours"*. Julien Chedeville ajoute : *"Ça joue vraiment sur mon état d'esprit, ma bonne humeur, le fait d'être dehors"*.

Ces bénéfices sont corroborés par l'analyse quantitative : l'ensemble des enquêtés cite le bien-être comme principale motivation de leur pratique cyclable. Viennent ensuite l'écologie (13 personnes soit 36 %), l'économie (8 personnes soit 22 %) et la rapidité (4 personnes soit 11 %), ce qui témoigne d'un vélo perçu avant tout comme un choix qualitatif, plus que comme une alternative fonctionnelle à la voiture.

Le rôle facilitateur du vélo à assistance électrique est également central. Une enquêtée anonyme affirme : *"Je me suis remise au vélo grâce à l'électrique. [...] C'est appréciable de pouvoir faire du vélo sans avoir l'impression de faire une session de sport"*. Ce type d'équipement permet d'atténuer le relief, de lisser les efforts, et de rendre la pratique plus inclusive, notamment pour les couples ou les familles. Karine Lefevre confirme : *"Même s'il y a des grosses côtes, c'est beaucoup plus facile"*. L'équipement des ménages le reflète : 25 enquêtés (soit 69 %) possèdent au moins un VAE et 18 (soit 50 %) au moins un vélo musculaire, ce qui illustre une cohabitation progressive des modes plutôt qu'un véritable basculement vers les mobilités douces.

Pour les leviers territoriaux, les chasses occupent une place centrale. Carine Besnard résume : *"La Hague est spécifique pour ça. T'as une liaison quasiment partout d'un village à un autre par les chasses"*. Plusieurs enquêtés insistent sur l'importance de respecter leur caractère rural et sauvage et donc d'éviter tout bitumage.

Frédérique Criquet souligne néanmoins *"qu'on est sur des chemins utilisés par les agriculteurs aussi. C'est leur outil de travail et il ne faut pas qu'on entre en conflit avec ces métiers-là puisque déjà, c'est des métiers essentiels. [...] C'est une bonne idée puisque c'est de la facilité et de l'efficacité. Par contre, il ne faut pas que ce soit au détriment d'autres activités"*.

Le vélo est aussi perçu comme un atout touristique à valoriser. Clément Thorval-Mazeo regrette que la Vélomaritime s'arrête à Cherbourg : *"C'est un attrait touristique important. [...] Il y a une vraie opportunité à saisir"*. Hector Digard partage cette vision : *"La Hague est belle, elle mérite d'être vécue à vélo aussi"*.

Les attentes exprimées sont convergentes : création d'itinéraires sécurisés, notamment pour relier les bourgs en évitant les départementales ; développement d'une signalétique claire et lisible ; mise en place de plus d'arceaux vélos adaptés (annexe 12), d'abris sécurisés, de bornes de recharge pour VAE (annexe 13) et de stations de réparation et gonflage (annexe 14). Notons que certains points stratégiques sont sélectionnés par les participants de l'atelier pour regrouper : des stationnements de type arceaux vélos, abris sécurisés/électrifiés, mais également les stations de réparation/gonflage. Ainsi, le bourg de Vasteville, le bourg de Biville, Le Bacchus, le bourg d'Urville-Nacqueville, le bourg de Beaumont-Hague, Digulleville et Goury représentent des zones préférentielles pour l'installation de pôles multimodaux. À ces démarches techniques s'ajoute une attente forte de pédagogie et de sensibilisation. Jean-Paul Lecouvey affirme : *“il y a vraiment de l'éducation à faire auprès des automobilistes. Je pense que c'est vraiment plus de faire comprendre aux usagers de la route qu'aujourd'hui, la voiture n'est plus la reine. Enfin, ne devrait plus être la reine. [Et que la route est à] partager avec les cyclistes et les bus, et les autres moyens de transport”*. Certains proposent même que les élus s'essaient eux-même à la pratique : *“ [qu'ils] prennent le vélo pendant un mois”* pour comprendre les réalités du terrain.



Figure 99 : Casquer le cycliste ou le protéger ? © Adapté de Dave Walker (The cycling cartoonist)

De manière transversale, l'ensemble des usagers exprime une volonté de cohabitation entre tous les modes. Yoann Sanson résume : *“Tout le monde peut vivre sur les infrastructures existantes. [...] Si tout le monde respecte tout le monde, en général, ça se passe pas mal”*. Et ajoute : *“Je pense qu'il ne faut pas imposer un mode de transport à un autre, particulièrement dans nos campagnes. On a des tracteurs, il y a de l'agriculture, il y a des gens qui circulent pour aller faire des courses, pour aller à l'école et tout ça. Il faut que tout le monde vive en bonne intelligence”*.

Ainsi, malgré des freins bien identifiés, les entretiens, les questionnaires et l'atelier cartographie participative révèlent des attentes claires, des ressources locales mobilisables et une aspiration collective à améliorer les conditions d'usage du vélo. Ces éléments constituent les fondations d'un projet cyclable adapté au contexte rural de La Hague.

4.2.3... qui dessinent les bases d'un schéma directeur cyclable

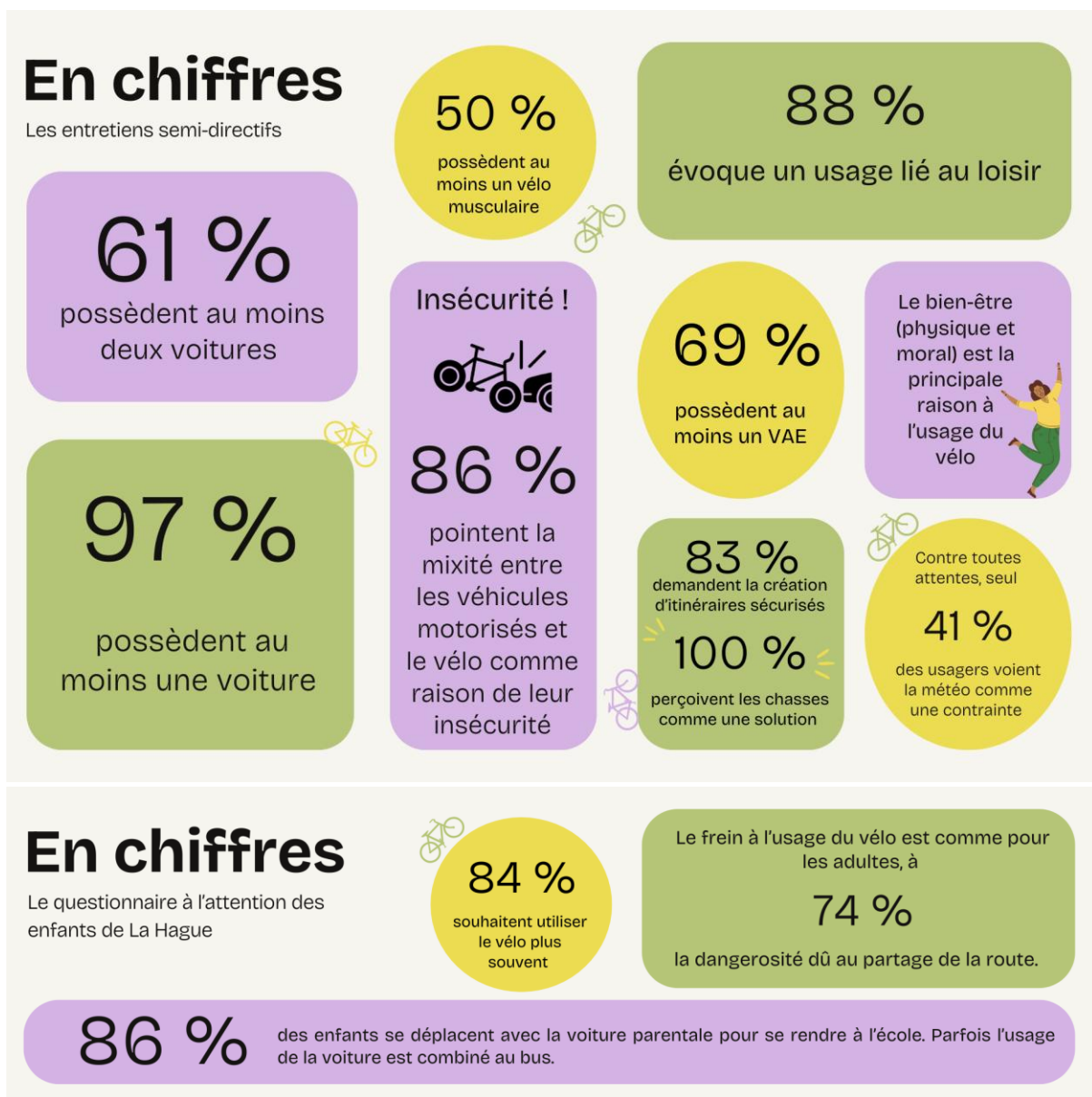


Figure 100 : En chiffres : entretiens et questionnaires © Lila Neuville, 2025

Les résultats invitent à dépasser le constat afin d'esquisser des orientations concrètes. Ainsi et suite à l'atelier de cartographie participative, la mise en cohérence des besoins ouvre la voie à une réflexion collective autour d'un schéma directeur cyclable adapté au contexte rural et aux usages quotidiens.

À la suite des propositions formulées lors de l'atelier de cartographie (annexe 15), des axes principaux ont émergé (figure 101), il a été préféré d'imaginer de nouveaux itinéraires ne passant pas par les routes départementales, afin de garantir la sécurité des cyclistes, tout en conservant les directions principales.

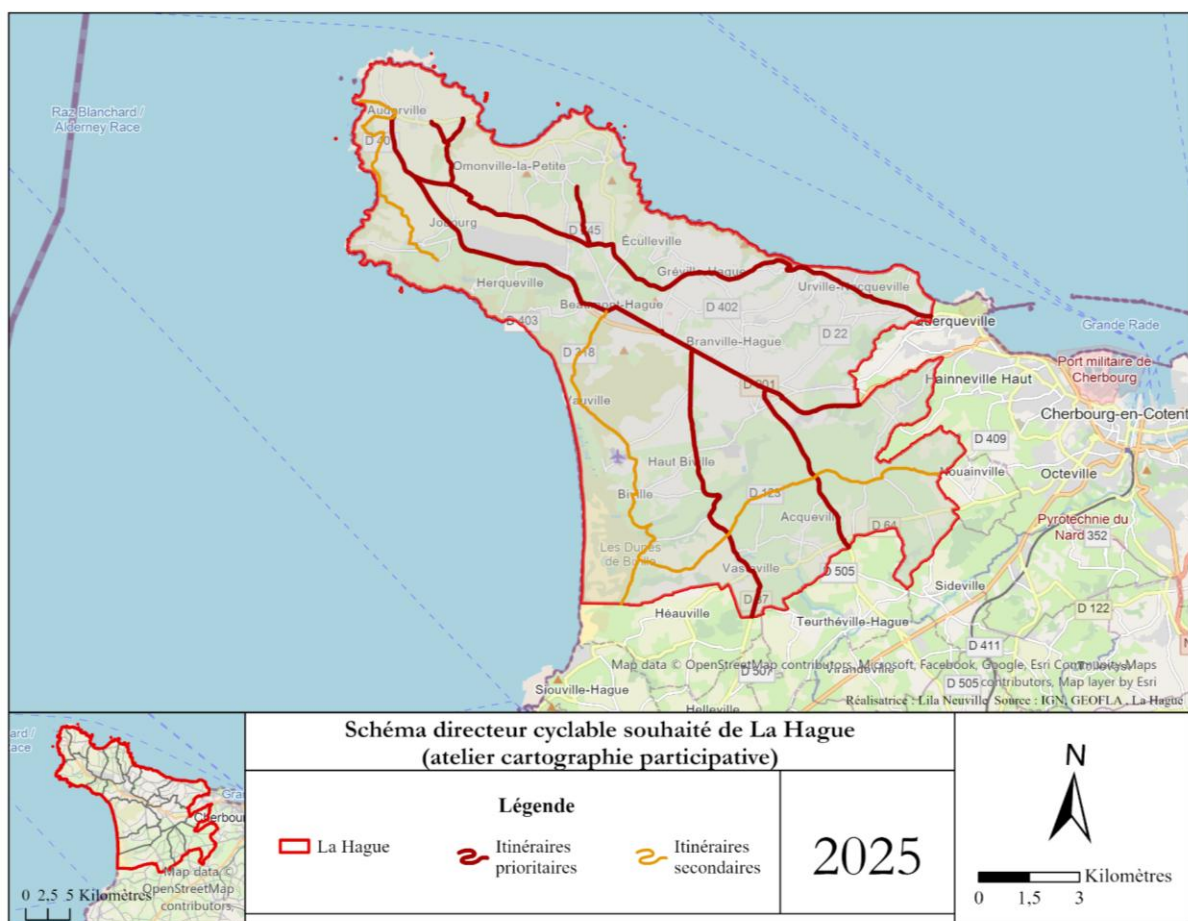


Figure 101 : Schéma directeur cyclable souhaité de La Hague, résultats de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025

Appartenant au département, ces routes peuvent être distinguées comme potentiels axes cyclables, néanmoins, comme l'élargissement des routes ne semble guère possible et l'appartenance n'est pas à la commune, il a été préféré d'imaginer d'autres axes cyclables structurant tout en gardant les mêmes "lignes directrices" distingués lors de l'atelier cartographie participative. La carte ci-dessous est donc l'aboutissement de l'étude.

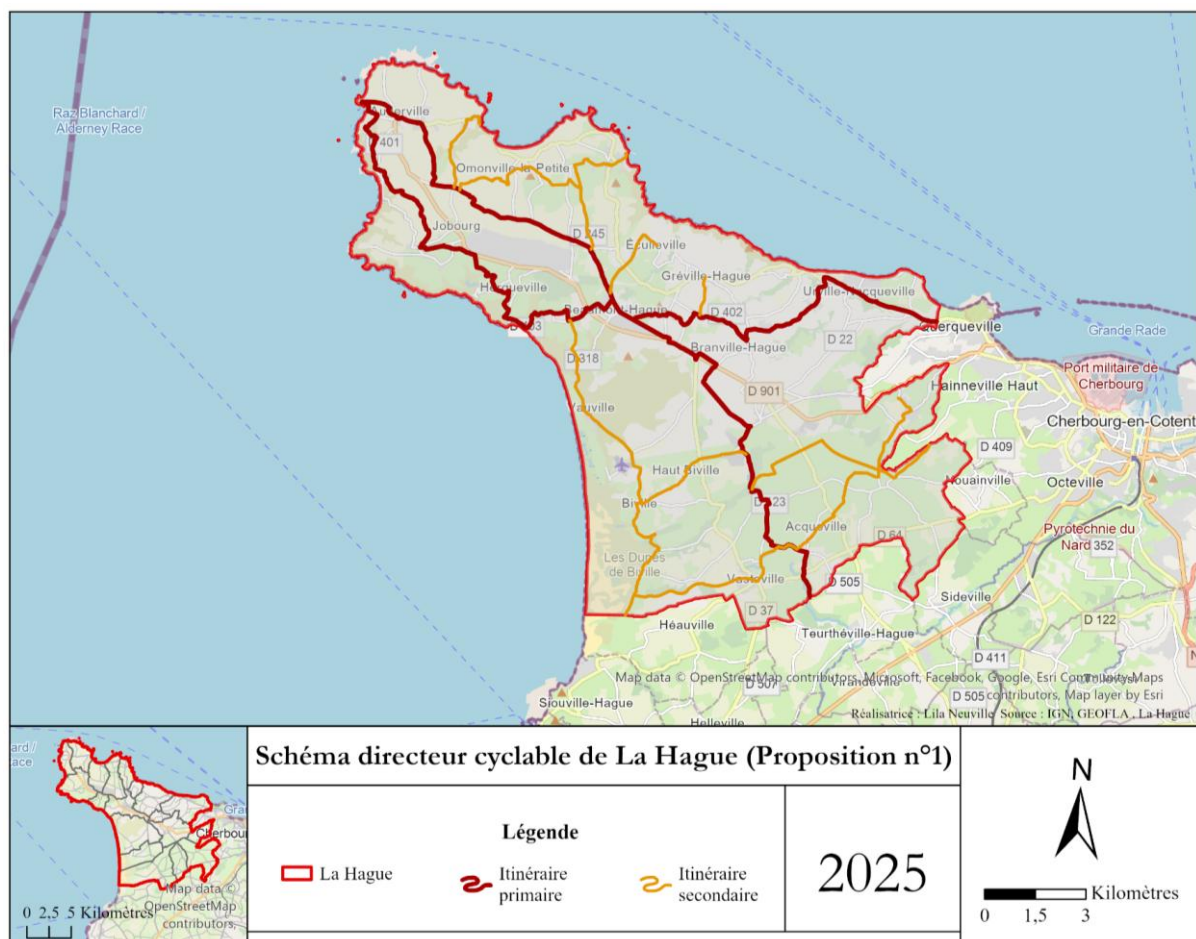


Figure 102 : Ébauche final du schéma directeur de La Hague © Lila Neuville, 2025

Ainsi, l'ébauche du schéma directeur final permet de relier La Hague à Cherbourg, mais aussi aux communes du sud de La Hague ; de plus, les itinéraires secondaires permettent de desservir depuis les itinéraires principaux toutes les communes déléguées en empruntant les chasses et le maillage déjà existant.

4.3 Mise en perspective et retours critiques sur le stage

4.3.1 Apports et limites du master TRENT vis-à-vis du stage

La formation encourage la recherche d'informations et la réalisation de diagnostics, compétences cruciales pour identifier les enjeux et proposer des solutions adaptées. De plus, le programme de la deuxième année de master m'a permis, grâce à la conduite de projet, d'élaborer une méthodologie solide sur la mise en place et l'analyse de la participation citoyenne. Sans ces cours, la méthodologie, bien que parfois biaisée faute de temps et de moyens, n'aurait pas pu aboutir. Aussi, les cours de SIG apportés lors de la première année du

master m'ont permis d'avoir un socle solide de connaissances qui par la suite ont été développés par un intérêt personnel.

Cependant, le master présente également certaines limites. Son approche reste trop généraliste pour le contexte de ce stage, ne permettant pas d'acquérir des connaissances spécifiques sur les mobilités et les dynamiques de déplacement, qui sont pourtant cruciales dans une logique de transition des mobilités dans les milieux ruraux. En outre, le programme ne couvre pas suffisamment les métiers de la fonction publique, ni les procédures relatives aux appels à projets, aux demandes de subventions, aux appels d'offres... limitant ainsi la préparation des étudiants aux réalités professionnelles de ce secteur.

4.3.2 Retours d'expériences (apports et limites du stage)

Ce stage d'une durée de 6 mois au sein de la mairie de La Hague auprès de Carine Besnard, chargée de mission développement durable a abouti à l'élaboration d'un diagnostic et d'un schéma directeur cyclable. Cette mission m'a permis de développer de nombreuses compétences. En effet, j'ai dû développer mes compétences relationnelles, rédactionnelles et organisationnelles tout en affirmant mon autonomie dans la conduite du projet. De plus, ce stage m'a permis de renforcer mes capacités de synthèse et de présentation ainsi que ma maîtrise dans la mise en place d'études participatives et d'analyse de leurs résultats.

Néanmoins, le temps imparti ne m'a pas permis d'approfondir pleinement l'ensemble des pistes méthodologiques, ce qui laisse subsister quelques biais dans le diagnostic. Finalement, l'absence de poste dédié à la mobilité active au sein de la collectivité interroge la pérennité des résultats ; si le travail réalisé sur le SIG sera sans doute réutilisé par les techniciens concernés et intégré dans certains projets, il n'existe aujourd'hui aucune garantie quant à l'intégration durable d'une réflexion cyclable globale dans les politiques publiques locales.

Au-delà des compétences professionnelles et des réflexions menées, ce stage a été marqué par un accueil chaleureux, bienveillant et teinté de bons moments. De nombreux collègues ont apporté leur aide que ce soit sur leurs aspects techniques (question de SIG, caractéristiques des revêtement de voirie ...) mais aussi sur la compréhension de l'organisation générale de la structure ou encore pour retrouver des documents égarés dans les "archives numériques" (comme ce fut le cas du document recensant les panneaux de type DV). Cette entraide a fortement facilité mon intégration au sein du pôle technique et a nourri mes réflexions tout au long du stage.

D'autre part, ce stage fut l'occasion de vivre dans le territoire dans lequel je souhaite habiter. J'ai pu ainsi profiter de son environnement exceptionnel pour différentes activités : surf, randonnée, balade à vélo, course à pied ... autant d'activité qui ont sublimé mon quotidien, renforcée par la beauté changeante des paysages de La Hague.

Selon le calculateur d'émission de carbone de trajets de l'ADEME, un vélo électrique consomme environ 1 à 2 kWh/100km, cela fait environ 5 à 15 g de CO₂/km (selon la source d'électricité et la fabrication de la batterie). L'ADEME détermine précisément qu'un km parcouru en VAE correspond à 11g/km.



$$1125 \text{ km} * 11\text{g/km} = 12\,375 \text{ g} = \mathbf{12,3 \text{ kg de CO}_2\text{e}}$$

Donc les 6 mois de déplacement à vélo électrique lors du stage ont dépensé 12,3 kg de CO₂e. Alors que si j'avais fait ces 1125 km en voiture thermique, j'aurais dépensé **245,250 kg de CO₂e**.

Figure 103 : Dépense CO₂e © Lila Neuville, 2025

La pratique quotidienne du vélo pour les trajets domicile-travail (et autres) a été particulièrement marquante. De fait, en l'espace de six mois, j'ai parcouru 1125 km à vélo, soit environ 11.2 km par jour (30 minutes), par tous les temps : pluie, vent, brouillard et même sous le soleil. Si certains trajets m'ont conduit à arriver complètement trempée (au point de devoir littéralement essorer mon pantalon avant d'entrer au bureau) l'expérience s'est progressivement transformée en un apprentissage et au final par l'achat d'un pantalon de pluie intégral, venant s'ajouter à ma garde-robe de cycliste du quotidien qui comprenait déjà un poncho de pluie. Pour moi, l'usage du vélo relevait à la fois d'une démarche pragmatique et militante. Pourquoi prendre la voiture pour de si courts trajets alors que l'usage du vélo m'apportait tant de bénéfices ? Loin d'être une contrainte, ces trajets sont devenus de véritables moments privilégiés de la journée, une coupure régénérante entre le domicile et le travail. Comme l'explique David Le Breton : *“Le vélo est immersion sensible dans l'environnement. Toute rupture disparaît. On n'est plus devant le paysage, mais en résonance, confondu en lui, les sens et les muscles en alerte. On n'existe plus dans le monde, mais on incarne soudain le monde, plongé dans un corps à corps. (...) Le vélo est une manière de prendre l'environnement à bras-le-corps, de s'y déployer à sa mesure”* (David Le Breton, 2020).



Figure 104 : Mon fidèle vélo et moi, équipée pour la pluie © Lila Neuville, 2025



Figure 10585 : Jeune goéland blessé © Lila Neuville, 2025

Cette immersion a été renforcée par l'observation quotidienne de la faune locale : chevreuils, buses, mouettes et goélands, lièvres, salamandres, escargot, scarabées, sans compter les animaux domestiques croisés sur la route. Ces rencontres anecdotiques ont rendu chaque trajet unique comme ce fut le cas la fois où j'ai récupéré un jeune goéland blessé.

4.3.3 Perspectives à venir pour l'usage quotidien du vélo dans La Hague

Bien qu'à la suite de la proposition du schéma directeur soient déjà suggérés, dans le diagnostic, un certain nombre d'aménagements (revêtement, type d'abris sécurisé, stationnement

électrifié, bornes de réparation et gonflages, signalisation, pôles multimodaux) ainsi que des éléments visant à favoriser l'émergence d'une véritable culture du vélo (maison du vélo, soutien à l'avènement d'un tissu associatif, actions de sensibilisations), ces propositions demeurent à ce stade des pistes générales. Elles ne constituent pas un plan d'action exhaustif, mais plutôt une base sur laquelle le diagnostic pourrait être prolongé et consolidé.

Dans cette perspective, plusieurs axes de travail complémentaires peuvent être envisagés pour approfondir et affiner le diagnostic existants :

- analyser l'ensemble des 720 questionnaires distribués auprès des élèves des écoles primaires de La Hague afin d'élargir l'échantillon exploité et renforcer la représentativité des résultats ;
- poursuivre les entretiens semi-directifs auprès des usagers afin de diversifier les profils interroger et de capter des pratiques ou discours jusqu'ici absents ;
- exploiter les cartographies produites lors des entretiens et les intégrer dans le SIG, afin de spatialiser plus finement les usages ;
- réaliser une enquête spécifique auprès des élèves du collège de Beaumont-Hague, population charnière en terme d'autonomie de déplacement, pour documenter leurs pratiques et freins éventuels ;
- mobiliser les résultats du baromètre de la FUB 2025 (publication prévue en septembre 2025) ;
- conduire ou obtenir une enquête de déplacements ciblée dans les deux principaux pôles d'emplois du territoire (Orano et Flamanville), pour évaluer la faisabilité d'une part modale cyclable dans ces zones fortement polarisantes ;
- recenser et inspecter l'état des panneaux de type DV sur le terrain en vue de proposer un schéma directeur de jalonnement cohérent et actualisé ;
- organiser de nouveaux ateliers de cartographie participative afin d'interroger les personnes qui n'ont pas pu être présente lors du précédent atelier ;
- élaborer, à partir des itinéraires du schéma directeur cyclable, une chronomap permettant de visualiser les temps de parcours en VAE et vélo musculaire des trajets ;
- enrichir le SIG en y intégrant le dénivelé et les sept itinéraires cyclables cherbourgeois afin de créer des connexions intercommunales ;
- cartographier l'ensemble du réseau routier de La Hague en catégorisant les voies selon divers critères (limitation de vitesse, dénivelé, état de la chaussée, qualité paysagère...) afin d'objectiver les possibilités de maillage avec les chemins agricoles et les chasses.

Ces pistes de travail montrent que le diagnostic nécessite une évolution. Elles invitent à penser le schéma directeur cyclable non comme un aboutissement figé, mais comme un processus évolutif qui ne peut être créé dans un délai si court (6 mois).

Conclusion

Le mémoire avait pour objectif final d'interroger la place du vélo dans le territoire rural de La Hague, en posant la question suivante : la pratique cyclable peut-elle y devenir une alternative crédible à l'usage de la voiture et à quelles conditions ? Le travail effectué le long de ces six mois de stage (appuyé sur un SIG, 37 entretiens semi-directifs, des questionnaires à l'attention d'élèves de primaires locaux, un atelier de cartographie participative) permet d'y apporter une réponse.

Le diagnostic mené met en évidence une tension structurante : d'un côté, une dépendance automobile massive héritée de l'histoire, renforcée par la dispersion de l'habitat, la topographie contraignante, un climat incertain et rude, mais aussi des flux importants liés à l'économie nucléaire et à l'attractivité touristique ; de l'autre, un ensemble de ressources encore sous-exploité (richesses des chasses, présence d'itinéraires de loisir, désir local de changement, acquisition croissante de VAE) qui ouvrent des perspectives de développement en faveur des mobilités douces.

Les constats sont clairs. Les voies cyclables existantes sont lacunaires, morcelées de çà et là du territoire n'offrant pas de continuité, une signalisation claire et une sécurité adaptée aux usages quotidiens. Bien que de nombreux stationnements soient aménagés, ils ne sont pas homogènes sur la totalité du territoire. De plus, il n'existe aucun abris fermé, pôle multimodal ni borne de recharge et de réparation. D'ailleurs, les services associés aux vélos sont inexistants (location de vélo, maison du vélo, association ...), plutôt répartis dans les communes voisines, comme c'est le cas à Cherbourg-en-Cotentin. Cela renforce un sentiment d'impraticabilité, participant ainsi à marginaliser les cyclistes du quotidien qui se rendent compte que les freins sont trop puissants.

À ces obstacles matériels s'ajoutent des freins sociaux et culturels. Il y a une hiérarchie implicite des usagers où le vélo de loisir apparaît légitime alors que la pratique quotidienne invisibilisée peine à émerger, portée par des usagers qui "font avec", devant cohabiter de manière dangereuse avec des véhicules motorisés et de surcroît carbonés.

Ces constats invitent à dépasser une vision fragmentée de la pratique cyclable. Le vélo ne peut être cantonné au seul registre du loisir ou du tourisme : il doit être pensé dans toutes ses dimensions (quotidienne, utilitaire, familiale, scolaire, professionnelle et touristique). C'est dans cette perspective que s'esquissent les conditions d'un basculement possible.

Ainsi, trois leviers principaux apparaissent déterminants :

1. Un réseau continu et sécurisé : la requalification des chasses et du foncier existant en zones partagées et plus douces permettrait le développement de voies vertes locales et la sécurisation des axes structurants déterminés par le schéma directeur cyclable qui permet de relier les bourgs et les pôles d'emplois sans rupture de continuité.

2. Des services de base et un système vélo : arceaux sécurisés, abris électrifiés, stations de gonflage et de réparation, pôles intermodaux, jalonnement clair, et homogène constituent autant de “petits aménagements” indispensables pour crédibiliser et surtout renforcer la pratique.
3. Un portage politique et social fort : sans volonté politique forte, sans création d’association porteuse de projet, sans sensibilisation et sans coordination entre commune, agglomération et employeurs (notamment Orano et Flamanville), aucune stratégie durable ne pourra aboutir. La création d’un poste dédié aux mobilités douces serait un premier signal fort.

La réponse à la problématique se dessine donc clairement : oui, le vélo peut devenir une alternative crédible à la voiture dans un territoire rural comme La Hague, à condition de ne pas l’envisager comme un simple aménagement technique, mais comme un système intermodal complet, associant infrastructures, services, gouvernance et transformation culturelle.

À l’heure où le territoire s’apprête à accueillir un afflux d’emplois liés au projet Aval du futur d’Orano, la question des mobilités deviendra plus que jamais centrale. Si aucune alternative crédible n’est proposée, la pression automobile et touristique risque d’accentuer les déséquilibres existants. À l’inverse, si le vélo est intégré dès aujourd’hui dans une stratégie territoriale ambitieuse, ce territoire de “bout du monde” pourrait devenir un laboratoire exemplaire des mobilités rurales de demain.

Bibliographie

Articles et ouvrages scientifiques

Antirouille, (2021). *L'abécédaire des mordus de La Hague et de ses abords*.

Attewell RG., Glase K., McFadden M., (2001). *Bicycle helmet efficacy: a meta-analysis* [en ligne] URL : <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/11235796/>

Ayral C., (2023). *Le développement des mobilités actives au sein d'un espace peu dense ; L'exemple du vélo dans le département du Lot*.

Breton D., (2020). *En roue libre, une anthropologie sentimentale du vélo*, Éditions Terre Urbaine, octobre 2020, 216 pages.

Bonnin M., Raux C., Vincent, B., (2023). *Le vélo quotidien en territoires peu denses : potentiels, freins et leviers*. Revue Mobilités durables, n°45.

Flipo A., et Ortat N., (2021). *Les territoires ruraux à l'épreuve de la transition mobilitaire. Conflits et coopérations dans un système d'acteurs en transformation*. Norois [en ligne] URL <http://journals.openedition.org/noris/12787>

Fraisse A., (2023). *Petit traité d'écomobilité*. Éditions Charles Léopold Mayer (diffusé en collaboration avec la FUB et l'AF3V).

Gonin A., Quéva C., (2018). *Géographie des espaces ruraux*. Édition Armand Colin, Collection U, pp.272.

Héran F., (2015). *Le Retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*. La découverte.

Huyghe M., (2015). *Habiter les territoires ruraux - Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages* [en ligne] URL : https://shs.hal.science/tel-01254289/file/Th%C3%A8se_huyghe%2012%202015.pdf

Huyghe M., (2018). *Rural, un territoire pour ralentir ?*, Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement [en ligne] URL : <http://journals.openedition.org/tem/4399>

Legros M., Duru M., (2012). *Pourquoi on pédale dans le vite ?*, Philosophie Magazine, n°57.

Losego M., (2018). *La question de la mobilité en milieu rural et périurbain : Le cas du PETR Pays Portes de Gascogne* [en ligne] URL : <https://dante.univ-tlse2.fr/access/files/original/c3193ace65301a4771089c9e05f753ac5c5bc8df.pdf>

Mimeur C., Thévenin T., (2020). *Analyse diachronique de la croissance du réseau ferroviaire français entre 1860 et 1930 : entre expansion connexionniste et sélection hiérarchique ?* Flux, 122(4), 69-87 [en ligne] URL : <https://doi.org/10.3917/flux1.122.0069>.

Peycheraud A., (2022). *L'émergence d'opérateurs territoriaux dédiés au vélo dans les espaces ruraux : les premiers pas d'une forme de transition vers une mobilité durable*, Norois [en ligne] URL <https://doi.org/10.4000/norois.12749>

Peycheraud A., (2023). *Se déplacer à vélo dans les territoires ruraux : plurivocité d'une pratique engagée*, Espace populations sociétés [en ligne] URL : <http://journals.openedition.org/eps/14009>

Peycheraud A., (2025). *La réalité diverse du vélo à la campagne, derrière les clichés de grands sportifs ou de néo-ruraux militants* [en ligne] URL : <https://theconversation.com/la-realite-diverse-du-velo-a-la-campagne-derriere-les-cliches-de-grands-sportifs-ou-de-neo-ruraux-militants-248915>

Rosa H., (2010). *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris : La Découverte, 474 p.

Tori S., Pappers J., Keserü., (2022). *Developing disruptive mobility scenarios for rural areas. Participatory mobility scenario building in a Belgian village for the year 2050* [en ligne] URL : <https://etrr.springeropen.com/articles/10.1186/s12544-022-00555-0>

Documentation statistique

CCFA, (2023). *La motorisation des ménages* [en ligne] URL : <https://ccfa.fr/wp-content/uploads/2023/12/CCFA-2023-FR-46-47.pdf>

INSEE, (2022). *Équipement automobile des ménages en 2022. Comparaisons régionales et départementales* [en ligne] URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694>

INSEE, (2023). *Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural* [en ligne] URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7622203#graphique-figure4>

Ministère de la Transition écologique, (2021). *DATALAB, Chiffres clés du transport*, Édition 2021 (Mai 2021), Statistique publique [en ligne] URL [/https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/8244/download?inline](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/8244/download?inline)

Ministère de la Transition écologique, (2022). *Chiffres clés du climat France, Europe et Monde* [en ligne] URL : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/editionnumerique/chiffres-cles-du-climat-2022/pdf/chiffres-cles-du-climat-2022-integral.pdf>

Vélo et territoires, (2024). *Bulletin de fréquentation vélo en France* [en ligne] URL : https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2024/01/2024_01_12_Bulletin-Frequentation-velo-en-France_8_VF.pdf

Rapports

ACTES, Demoli Y., (2020). *Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ? Colloque* [en ligne] URL : https://msh-paris-saclay.fr/wp-content/uploads/2021/06/MSHPS_Actes07_Heran_Article.pdf

ADEME, (2020). *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020* [en ligne] URL : <https://librairie.ademe.fr/societe-et-politiques-publiques/332-impact-economique-et-potentiel-de-developpement-des-usages-du-velo-en-france-en-2020.html>

ANCT, (2025). *Petites villes de demain* [en ligne] URL : <https://anct.gouv.fr/programmes-dispositifs/petites-villes-de-demain>

BRUDED, (2023). *Le plan vélo de Plessé (44) : liaisons cyclables inter-bourgs sécurisées et développement d'une culture du vélo sur la commune* [en ligne] URL <https://www.bruded.fr/projet/le-plan-velo-de-plesse-44-creation-de-liaisons-cyclables-inter-bourgs-securisees-et-developpement-dune-culture-du-velo-sur-la-commune/>

CCMA, (2021). *Plan mobilité Diagnostic, enjeux et axes stratégiques, plan d'action.* [en ligne] URL : <https://cc-montdesavalloirs.fr/wp-content/uploads/2025/03/Plan-de-mobilite-simplifie-CCMA.pdf>

CCMA, (2024). *Tous à bicyclette. Plan vélo : aménagements, services et animations pour un territoire vélo d'ici 2030* [en ligne] URL : <https://cc-montdesavalloirs.fr/wp-content/uploads/2024/12/Plaquette-PLAN-VELO.pdf>

Cerema, (2023). *Le schéma directeur des aménagements cyclables. Planifier un réseau cyclable complet, continu et attractif.* Bron : Cerema, 2023. Collection : Les références.

Cerema, (2025). *Développer le vélo en milieu rural et périurbain : quels aménagements ? Retour sur la journée France mobilités* [en ligne] URL : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/developper-velo-milieu-rural-periurbain-quels-amenagements>

Immergis et ComCom de la Région de Guébwiller, (2022). *Étude globale sur les infrastructures, usages et services lié au vélo Phase 1 : Diagnostic Communauté de communes de la Région de Guebwiller* [en ligne] URL : https://www.cc-guebwiller.fr/wp-content/uploads/2022/03/Diagnostic-schema-directeur-velo_compressed.pdf

Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, (2024). *Pour Mémoire, La marche en ville : vers l'invention d'une politique publique*, Comité d'histoire [en ligne] URL : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/hs_n_37_version_web_cle06cba7.pdf

Normandie Tourisme, (2024). *Étude de fréquentation des Véloroutes normandes* [en ligne] URL: <https://www.normandie-tourisme.fr/app/uploads/2024/09/20240917-cp-etude-frequentation-velo-normandie-vf.pdf>

Région Wallone, (2006). *Guide methodologique pour la mise en place d'un politique cyclable en milieu rural cahier, 1 wallonie* [en ligne] URL : https://www.gracq.org/sites/default/files/spw_politique_milieu_rural.pdf

Vélo et territoires, (2020). *Communauté de communes du Mont des Avaloirs. Tous à bicyclette !* [en ligne] URL : https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2020/06/2_Mont-des-avaloirs.pdf

Vélo et territoires, (2024). *Sécuriser les trajets à vélo en territoires peu denses* [en ligne] URL: <https://www.velo-territoires.org/actualite/2024/03/01/securiser-les-trajets-a-velo-en-territoires-peu-denses>

Presse

Le Figaro, (2022). *Orano La Hague : suppression de 200 postes sur la période 2022-2027* [en ligne] URL : <https://www.lefigaro.fr/flash-eco/orano-la-hague-suppression-de-200-postes-sur-la-periode-2022-2027-20220324>

Maurer P., Public Sénat, (2021). *Autopartage, covoiturage, vélo, marche... Un rapport du Sénat imagine la mobilité du futur dans les territoires peu denses* [en ligne] URL : <https://www.publicsenat.fr/actualites/politique/auto-partage-co-voiturage-velo-marche-un-rapport-du-senat-imagine-la-mobilite>

Le Monde, Truong N., (2022). *Bruno Latour : “Le philosophe doit travailler à redonner des puissances d’agir”* [en ligne] URL : https://www.lemonde.fr/disparitions/article/2022/10/09/bruno-latour-le-philosophe-doit-travailler-a-redonner-des-puissances-d-agir_6145059_3382.html

Le Monde, Landriève S., (2024). *Le “système voiture”, un modèle occidental problématique qui a colonisé l’espace public* [en ligne] URL : https://www.lemonde.fr/idees/article/2024/05/24/le-systeme-voiture-un-modele-occidental-problematique-qui-a-colonise-l-espace-public_6235242_3232.html

Public Sénat, (2021). *Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui* [en ligne] URL : https://www.senat.fr/rap/r20-313/r20-313_mono.html

Reporterre, (2022). *En France, l'automobile règne sans partage* [en ligne] URL : <https://reporterre.net/En-France-l-automobile-regne-sans-partage>

Reporterre, (2023). *Vélo : en milieu rural, il faut des voies dédiées* [en ligne] URL : <https://reporterre.net/Velo-en-milieu-rural-il-faut-des-voies-dediees>

Reporterre, (2023). *“La bagnole, moi, je l'adore”, déclare Emmanuel Macron* [en ligne] URL : <https://reporterre.net/La-bagnole-moi-je-l-adore-declare-Emmanuel-Macron>

Thévenon, M. (2024). *La réalité diverse du vélo à la campagne : derrière les clichés de grands sportifs ou de néo-ruraux militants* [en ligne] URL : <https://theconversation.com/la-realite-diverse-du-velo-a-la-campagne-derriere-les-cliches-de-grands-sportifs-ou-de-neo-ruraux-militants-248915>

TransportShaker, (2022). *Mobilités dans le monde rural : vers de nouvelles alternatives* [en ligne] URL : <https://www.transportshaker-wavestone.com/mobilites-dans-le-monde-rural-vers-de-nouvelles-alternatives/>

La Tribune, Bourassi N., (2018). *Mobilités : le monde rural peut-il se désintoxiquer du tout-voiture ?* [en ligne] URL : <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/mobilites-le-monde-rural-peut-il-se-desintoxiquer-du-tout-voiture-800563.html>

Sites internet

Antidoxe, De Guenièvre, (2012). *Une enfance à la campagne dans les années 50-60 – 2ème partie* [en ligne] URL : <https://antidoxe.wordpress.com/2012/08/08/une-enfance-a-la-campagne-dans-les-annees-50-60-2e-partie/>

De Baker B., (2023). *La seconde vélorution* [en ligne] URL : <https://geoculture.blog/2023/08/19/la-seconde-velorution/>

BRUDED, (2025). Disponible en ligne : <https://www.bruded.fr/bruded/>

La Caisse des Dépôts, (2023). *Mobilités : la fracture rurale* [en ligne] URL : <https://www.caissedesdepots.fr/dossier/mobilites-la-fracture-rurale>

Cerema, CAPAMOB, (2025). *Pratiques de déplacement* [en ligne] URL : <https://capamob.cerema.fr/besoins/pratiques-deplacement>

Cerema, (2022). *Prise de la compétence d'organisation des mobilités par les communautés de communes* [en ligne] URL : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/prise-competence-organisation-mobilites-communautes-communes>

France vélo tourisme, (2025). *EuroVélo en France* [en ligne] URL : <https://www.francevelotourisme.com/conseils/preparer-mon-voyage-a-velo/eurovelo-france>

FUB, (2023). *Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural* [en ligne] URL : https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub_velo_rural_note_position_2023_web.pdf

Reflex science, (2024). *Mobilité douce et durable : quel modèle pour les zones rurales ?* [en ligne] URL : <https://reflexscience.univ-gustave-eiffel.fr/lire/articles/mobilite-douce-et-durable-quel-modele-pour-les-zones-rurales>

Train Consultant Clive Lamming, (2022). *L'histoire des chemins de fer avec un docteur en histoire* [en ligne] URL : <https://trainconsultant.com/2022/01/14/un-age-dor-du-chemin-de-fer-francais-a-t-il-existe-et-quand/>

Vélo et territoires, (2019). *Vélo en territoire rural : levier de mobilité quotidienne ?* [en ligne] URL: <https://www.velo-territoires.org/actualite/2019/05/10/velo-territoire-rural-levier-de-mobilite-quotidienne/>

Vélo et territoires, (2024). *Atlas régionaux* [en ligne] URL : <https://www.velo-territoires.org/observatoires/donnees-velo/atlas-regionaux>

Vélo et territoires, (2025). *Schéma national des véloroutes*[en ligne] URL : <https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/>

Annexes

Annexe 1 : Abécédaire (partiel), amoureux (complètement), de La Hague

Brume

"Brume, brouillard, purée de pois, nuage bas, temps "crachous"... Autant de mots pas toujours respectueux ou élogieux, pour nommer ce voile dont ce couvre parfois (rarement !) La Hague. Lorsque ce phénomène arrive, ce sont souvent les hauteurs de notre "pays" qui se cachent, s'effacent". Les habitants vous le confirmeront, c'est souvent à Beaumont que la brume y fait son lit. Pourtant, celle-ci somnolente, déambule de hameau en hameau si bien qu'on peut traverser La Hague qu'on l'aura sans doute perdu. Celle-ci n'est jamais vraiment très loin. C'est une invitée un peu spéciale qui une fois arrivée, ne sait jamais vraiment quand repartir.



Philippe Neuville

Chasses / Caches

Les chasses ou caches sont utilisées dans le vocabulaire local pour désigner ces petits chemins ruraux ou de desserte, le plus souvent encaissés et bordés de haies ou d'arbres servant majoritairement à rejoindre des exploitations agricoles, mais peuvent également être utilisés par les chasseurs. D'un charme exquis et d'une grande diversité, ces chemins nous poussent à la déambulation et la contemplation.

*" Pour vous je l'ai nommerai
Sentiers, s'ils sont étroits,
Chemins, si l'eau, la boue
Ont creusé des ornières
Au pas sage des roues
Si vous vous y perdez
Ne les jugez pas mal
Ce n'est pas l'arrivée
Qui importe au final
Si vous êtes mal chaussé
Vous les jugerez sales
Pieds mouillés et crottés
D'une teinte originale
Moi je les nomme chasses
Témoins du temps qui passe
Tant de pied foulé
Ces chemins ombragés
Tous mes sens en éveil
Au coucher du soleil
Je guette l'écureuil
Goûte le chèvrefeuille
Promesse de confiture
Ne coupez pas la ronce
Chargée de fruit qui foncent
Et un jour seront mûrent
Un seau sur le bras gauche
Les mains pleines de taches
Acidités en bouche
Je vadrouille dans les caches".*

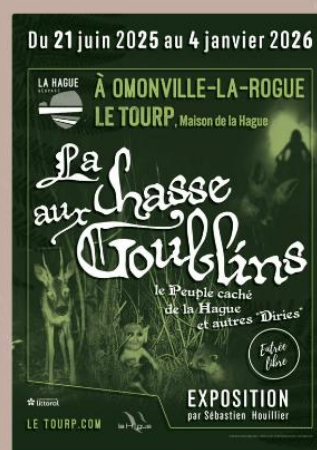


Goubelin / Goublin

"Les goubelins normands s'apparentent à de nombreuses créatures du folklore européen. Le terme "goublin", dérivé de "gobelin" apparaît pour la première fois en Normandie dans les écrits d'un moine historien Orderic Vital (1075-1141). Ce nom ne désignait pas un lutin mais un génie malveillant. [...] Jean Fleury, [le décrit] dans son dictionnaire du normand, [...] comme "un lutin familier" [...]" (Houiller S, 2025).

Ce sont de petites créatures qui peuvent prendre la forme de n'importe quoi et qui ont pour fâcheuses tendances de faire des petites farces (pneu crevé, antivol caché...). Pour les en empêcher, il suffit simplement de leur déposer un peu de nourriture.

... Alors, ouvrez l'œil, peut-être que vous en croiserez.



Horsain.e

En parler Normand, un horsain, est appliqué aux étrangers à la Normandie de façon négative, mais aussi de façon affectueuse. Mais horsain peut aussi définir une personne d'un autre pays normand. Ainsi, aillant grandie dans le calvados, arrivée dans La Hague faisait de moi une horsaine. Même des gens habitants La Hague depuis longtemps, mais n'étant pas originaire de La Hague sont considérés comme horsains.

Landes

"Cette formation végétale de terrains pauvres est prédominante dans La Hague. [...]. Loin du monde, une palette de peinture rousse ou verte avec les fougères, rose et mauve avec les bruyères, jaune avec les ajoncs, ravit vos yeux. Au mois d'août le jaune et le mauve recouvrent ces lieux silencieux. Bonheur."



Mer

*"Du bleu, du gris de l'écume.
Vagues après vagues à l'infini.
Lèchent le sable,
Découpent les rochers.
Du bleu, du gris de l'écume.
Jamais la même, toujours présente.
Plate ; miroir pour les mouettes,
Démontée ; malheur pour les bateaux.
Du bleu, du gris de l'écume
Entendez-vous son bruit ?
Murmure sans cesse
Cœur infatigable de La Hague
Du bleu, du gris de l'écume".*



Murets

"[...]

*S'étirant le long du champ
Parfois recouvert de mousse, de mûres, de lierre
Qui l'enserrent, le retiennent, le protègent
de la pluie et du vent,
Un jour ... Un paysan ou peut-être plusieurs ...
Il y a très longtemps, construisirent ce muret,
Choisissant chaque pierre,
Selon sa forme, sa grosseur,
Puis la plaçant ou la déplaçant
pour garder l'équilibre
En toute humilité,
Pierres déposées, Pierres posées,
pour se tenir, se soutenir.
Vivre des siècles pour séparer les parcelles,
Remplissant sa fonction.
Le muret de pierres sèches,
Faisant fi du temps, du vent, de la pluie
et du soleil,
Offrant à mes yeux,
Une beauté vivante,
Dans la plus grande harmonie des tons de gris et de bleu,
parfois droit, parfois serpentant,
encadrant des propriétés,
je suis admirative
devant ces sculptures qui découpent
La Hague avec autant d'élégance.
Quelle belle œuvre !"*



Raz Blanchard

"Le Ras Blanchard a fort mauvaise réputation, ce courant est redoutable, les vagues peuvent se former, se lever, l'écume blanchir et malmener les bateaux dans les brisants"[...].

Vagues

*"Je surfe sur la vague,
Les bras en croix, cheveux au vent,
Je file droit devant,
Le regard fier, je suis content.
Quand vient un coup de vent,
Je tombe le nez devant,
Je suffoque je me noie,
Je vais où, vers le bas.
Au cœur des profondeurs,
Je contemple mes peurs,
Je remonte en surface,
Et je brise la glace.
Immobile, je flotte,
Faire la planche m'équilibre
Le corps sans pilote
S'allège, je suis libre.
À reprendre les esprits,
Vient un nouveau sursis,
À force de nager,
Je peux reprendre pied.
Debout dans l'eau, je marche,
La terre me fait une arche,
À contre-courant, j'avance,
Vers une nouvelle chance".*



©Nour Hachimi

Annexe 2 : Les 185 raisons de faire du vélo © Carfree

- 1 – Le vélo est bon pour la santé
- 2 – Le vélo est bon pour le porte-monnaie
- 3 – Le vélo pollue beaucoup moins que la voiture
- 4 – Le vélo ne dégage pas d'odeurs nauséabondes comme les gaz d'échappement des voitures
- 5 – En faisant du vélo, on est moins impacté par la pollution de l'air que dans une voiture confinée
- 6 – Le vélo est bon pour le climat
- 7 – Le vélo permet de diminuer le bruit et les agressions sonores
- 8 – Le vélo ne vous transforme pas en potentiel tueur sur la route
- 9 – Le vélo est favorable au maintien de la biodiversité végétale et animale
- 10 – Le vélo est bon pour l'environnement
- 11 – Le vélo diminue notre dépendance pétrolière
- 12 – L'usage du vélo diminue les profits des richissimes compagnies pétrolières polluantes
- 13 – Le vélo diminue la précarité énergétique
- 14 – L'usage du vélo n'enrichit pas les pétro-monarchies esclavagistes du moyen-orient
- 15 – La pratique du vélo ne participe pas aux guerres menées au nom du pétrole
- 16 – Le vélo est un mode de déplacement adapté à l'après-pétrole
- 17 – Le vélo ne participe pas au développement de l'industrie nucléaire

- 18 – Le vélo participe à la mise en place d’une économie plus soutenable et d’une société plus vivable
- 19 – Hors montées, le vélo vous permet d’aller plus vite qu’une voiture en milieu urbain
- 20 – En moyenne, sur un trajet urbain, le vélo vous permet d’aller aussi vite ou plus vite qu’une voiture
- 21 – Le vélo diminue les dépenses de santé et le trou de la sécurité sociale
- 22 – Le développement du vélo permet à l’Etat de faire des économies
- 23 – Entre autres, par sa moindre dépendance aux importations de pétrole, le vélo favorise une balance commerciale positive
- 24 – Le vélo renforce les liens sociaux
- 25 – Le vélo est un mode de déplacement convivial
- 26 – Le vélo permet de s’affranchir des embouteillages
- 27 – Doubler à vélo les voitures bloquées dans les embouteillages provoque une grande satisfaction
- 28 – Le vélo participe à une diminution des embouteillages
- 29 – Le vélo permet de passer par des voies interdites aux voitures
- 30 – En cas de voies bloquées, le vélo permet un crochet sur le trottoir, pour passer le passage bloqué en tenant son vélo à la main
- 31 – Dans les zones 30, depuis l’instauration du double-sens cycliste, le vélo n’a plus à faire de détours du fait des sens interdits
- 32 – Le vélo permet de voir le paysage à une vitesse raisonnable favorable à la découverte
- 33 – Le vélo permet de renouer avec la réalité des rues, sans être enfermé dans une bulle

- 34 – Le vélo développe le sens de l'orientation
- 35 – Le vélo permet de bronzer
- 36 – Le vélo permet de décompresser après une journée de travail
- 37 – Le vélo se répare facilement par rapport à une voiture
- 38 – Réparer un pneu de vélo crevé est un jeu d'enfant
- 39 – Le vélo est très accessible même si on n'a pas beaucoup d'argent
- 40 – On trouve des vélos partout y compris des vélos en libre service
- 41 – Le vélo développe l'emploi de proximité au travers des ateliers de réparation
- 42 – Le vélo peut se garer quasiment n'importe où et gratuitement
- 43 – Le vélo peut s'emmener dans le train pour aller encore plus loin
- 44 – Le vélo ne nécessite pas de permis de conduire et pas le code de la route non plus
- 45 – Le vélo s'apprend quand on est enfant et ne s'oublie jamais
- 46 – Le vélo développe l'autonomie des enfants et des adolescents
- 47 – Le vélo procure un sentiment inattendu de liberté que l'on ne découvre qu'en pratiquant
- 48 – Le vélo permet de transporter des charges très lourdes, d'autant plus avec une remorque
- 49 – Un vélo d'occasion coûte le prix d'un plein d'essence
- 50 – Le vélo ne nécessite pas la construction d'autoroutes ou autres quatre voies coûteuses et polluantes
- 51 – Le vélo use moins le revêtement des routes que les modes de déplacement motorisés

- 52 – Le vélo ne participe pas à l'étalement d'urbain et à la consommation d'espace que cela entraîne
- 53 – Le vélo participe à la mise en place d'une ville apaisée où la vitesse est limitée à 30 km/heure
- 54 – Le vélo permet d'emmener ses enfants à l'école
- 55 – Le développement du vélo permet de rendre les rues plus sûres et moins dangereuses
- 56 – La position assise sur le vélo vous permet de prendre de la hauteur par rapport au trafic automobile
- 57 – Le vélo permet de faire ses courses, que ce soit avec un panier à l'avant, un porte-bagage, des sacoches ou une remorque
- 58 – Le vélo permet de ne pas payer de péages
- 59 – Le vélo vous évite d'avoir à payer une assurance automobile et de connaître cette chose formidable qu'est le malus
- 60 – Le vélo vous évite les excès de vitesse et les flashes des radars
- 61 – Le vélo vous évite d'avoir à fréquenter les garagistes et les stations-service
- 62 – Le vélo vous évite de vous endetter pour acheter une voiture tout en perdant la moitié de sa valeur au moment de sa revente
- 63 – Le vélo permet de se déplacer sur deux roues sans avoir à porter un casque ridicule sur la tête¹⁴
- 64 – Le vélo permet de se déplacer par ses propres moyens tout en restant assis
- 65 – Le fait de se déplacer par ses propres moyens à vélo est très gratifiant

¹⁴ Bien que le port du casque ne soit obligatoire que pour les enfants de moins de 12 ans (sous peine de 750 euros d'amende), celui-ci reste fortement recommandé. D'ailleurs, une étude australienne (Attewell RG, Glase K, McFadden M, 2001) prouve que le port du casque réduirait significativement le risque de blessure à la tête de (-60 %) et au cerveau (-58 %), ainsi que le risque de blessure mortelle (-73 %).

- 66 – Le vélo est idéal pour faire du tourisme et découvrir le territoire
- 67 – Le vélo permet de traverser l'Europe en suivant les véloroutes européennes
- 68 – Le vélo se pratique aussi bien en ville qu'à la campagne, sur route que sur chemin
- 69 – Le vélo est favorable à la relocalisation des activités économiques, comme le petit commerce par exemple
- 70 – Le vélo bénéficie d'une image positive dans la société
- 71 – Le vélo fait maigrir
- 72 – Le vélo développe la musculature
- 73 – Le vélo permet de fortifier les os
- 74 – Le vélo permet de faire du sport tout en se déplaçant
- 75 – Le vélo vous permet d'économiser un abonnement à un centre de remise en forme
- 76 – Le vélo permet d'avoir un joli fessier sur la plage
- 77 – Le vélo diminue le stress et l'agressivité
- 78 – Le vélo vous débarrasse de l'inquiétude permanente liée à la voiture
- 79 – La pratique du vélo ralentit la respiration
- 80 – Le vélo est bon pour le cœur et réduit les accidents cardio-vasculaires
- 81 – La pratique du vélo augmente l'espérance de vie
- 82 – Le vélo favorise une meilleure qualité du sommeil
- 83 – Le vélo permet d'avoir un meilleur équilibre

- 84 – Le vélo est un stimulant mental qui permet d’être éveillé et alerte
- 85 – La pratique du vélo améliore la concentration
- 86 – Le vélo met de bonne humeur
- 87 – La pratique régulière du vélo rend insensible au froid, à la pluie, aux intempéries et même à la chaleur
- 88 – Le vélo est un mode de déplacement adapté à l’échelle humaine
- 89 – Un vélo pliant permet de passer partout et peut s’emmener n’importe où
- 90 – Un vélo à assistance électrique peut vous aider à parcourir de longues distances même si vous avez des problèmes physiques
- 91 – De multiples types de vélos spéciaux et adaptés existent pour les personnes handicapées
- 92 – Le vélo se pratique à n’importe quel âge
- 93 – Les statistiques montrent que plus il y a de vélos en circulation et plus chaque cycliste se retrouve en sécurité
- 94 – Les statistiques montrent que plus il y a de vélos en circulation et moins il y a d’accidents de la circulation
- 95 – La présence de vélos, apaisant la circulation des autres véhicules, sauve la vie de piétons, motards et automobilistes
- 96 – Le vélo utilise environ deux fois moins d’énergie qu’en marchant sur une distance comparable
- 97 – Le vélo permet de se déplacer 3 à 4 fois plus vite qu’en marchant
- 98 – Pour un moindre effort, le vélo permet de se déplacer 2 fois plus vite qu’en courant

99 – Le vélo est le mode de déplacement qui a le meilleur rendement énergétique tous modes de déplacement confondus

Lire aussi : Journée d'action contre Total et les sables bitumineux

100 – Le vélo permet d'avancer sans pédaler dans les descentes et sans se fatiguer sur le plat

101 – Il n'est pas nécessaire d'avoir une condition physique particulière pour faire du vélo

102 – En roulant sans forcer et en utilisant bien les vitesses, on n'arrive pas en sueur et au bout du rouleau à destination

103 – Le vélo permet de continuer à marcher tout en tenant son vélo à la main quand on n'a plus envie de faire du vélo

104 – On peut faire du vélo même quand il neige et on va en général plus vite à vélo qu'en voiture quand il y a du verglas

105 – Dans certaines villes où le tourne à droite aux feux est autorisé, il est possible de tourner aux feux rouges en toute légalité

106 – Dans les zones 30 ou les zones de rencontre, il est possible prendre les sens interdits à vélo en toute légalité

107 – On peut faire du vélo dans les rues piétonnes

108 – Le vélo génère une multitude d'activités de livraison qui favorisent le développement de l'emploi

109 – Il faut moins d'un quart d'heure pour faire 3 kilomètres à vélo alors qu'un trajet en voiture sur deux fait moins de 3 km

110 – Une place de stationnement de voiture permet de garer au moins 10 vélos

111 – Pour une même unité de surface en ville, il est possible de faire circuler 7 fois plus de personnes à vélo qu'en automobile

112 – Avec le vélo, plus jamais d'amendes pour stationnement illégal

- 113 – Votre vélo a peu de chance de terminer à la fourrière
- 114 – A vélo, plus besoin de tourner en rond des heures pour trouver une place de stationnement
- 115 – Le vélo exige peu de ressources non renouvelables pour sa construction telles que les métaux ou les plastiques
- 116 – Le vélo vous évite d'user vos chaussures
- 117 – Le vélo permet de montrer aux autres votre tenue vestimentaire tout en vous déplaçant
- 118 – Le vélo permet d'éviter les transports en commun quand ils sont bondés
- 119 – Un trajet à vélo coûte moins cher qu'un ticket de bus
- 120 – Le vélo permet de vous affranchir des horaires des transports en commun
- 121 – Le vélo permet de s'arrêter n'importe où quand on rencontre quelqu'un ou que l'on veut faire une course rapide
- 122 – Le vélo est un mode de déplacement qui permet de faire réellement du porte-à-porte, à la différence de la voiture
- 123 – Il y a des milliers de sortes de vélos dont l'un correspond forcément à votre style
- 124 – Un bon vélo peut durer des années
- 125 – Le vélo limite le risque de dépression par la production d'endomorphine de type euphorisant
- 126 – Le vélo permet de manger sans compter car vous brûlez les calories
- 127 – Le vélo est tendance car toutes les stars s'y mettent
- 128 – Le vélo permet de rester jeune dans son corps et dans sa tête
- 129 – Le vélo aide à arrêter de fumer car la sécrétion d'endomorphine d'effort a un effet substituant à la nicotine

- 130 – Le vélo possède une sonnette agréable à l'oreille et non pas un klaxon désagréable
- 131 – Le vélo a de multiples avantages
- 132 – Le vélo fait travailler les muscles intestinaux ce qui est bon pour le transit et réduit le risque de cancer du côlon
- 133 – Il est prouvé que les personnes qui se déplacent à vélo sont en moyenne moins souvent malades
- 134 – Le vélo améliore la résistance générale de l'organisme face aux affections bénignes
- 135 – Le vélo donne bonne mine
- 136 – Le vélo vous évitera d'insulter les autres usagers de la route
- 137 – Le vélo vous permet d'agir pour la planète à votre niveau
- 138 – Le vélo permet de mieux connaître sa ville
- 139 – Le vélo nécessite peu d'entretien
- 140 – Les vélos actuels sont de moins en moins fatigants
- 141 – Il y a de plus en plus d'aménagements cyclables pour faire du vélo
- 142 – Le vélo est statistiquement légèrement moins dangereux que la voiture et énormément moins dangereux que les deux-roues motorisés
- 143 – Un vélo pèse en moyenne 7 fois moins qu'un homme alors qu'une voiture pèse en moyenne 20 fois plus qu'un homme, cherchez l'erreur
- 144 – On peut faire du vélo tout en étant habillé très classe
- 145 – On peut faire du vélo à deux sur un tandem

- 146 – Le vélo participe à la transition énergétique
- 147 – Le vélo est ludique
- 148 – Vélo est l'anagramme de Love
- 149 – La pratique régulière du vélo peut devenir un véritable mode de vie qui transformera votre vision des choses
- 150 – Le vélo c'est beau
- 151 – Avec un vélo, on s'exprime avec des mots intelligibles et non avec un klaxon
- 152 – Le bruit d'une sonnette de vélo ne porte jamais au delà de 25 m contrairement à un klaxon
- 153 – Avec un vélo, on peut faire le tour du monde
- 154 – Le vélo procure du plaisir
- 155 – Le vélo rend heureux
- 156 – On peut faire du vélo après un bon repas arrosé ou après l'apéro tant qu'on n'est pas ivre
- 157 – Faire du vélo au Danemark, Allemagne, Norvège, Suède est un pur bonheur : les cyclistes sont prioritaires et les usagers se respectent mutuellement
- 158 – Avec un bon vélo pliant, on peut le garer sous le bureau ou dans son appart, il peut prendre le bus quand il pleut et permet de prendre le train et d'être autonome à l'arrivée même en pleine cambrousse
- 159 – Faire du vélo permet d'écouter la douce mélodie des oiseaux
- 160 – Il est possible de réparer son vélo soi-même ou de le faire réparer à faible coût
- 161 – On peut faire du vélo dès le plus jeune âge
- 162 – Le vélo ne nécessite aucune manœuvre

163 – On n’a pas besoin de payer pour avoir le droit de rouler avec un vélo sur la voie publique

164 – Le vélo est un excellent vivifiant l’hiver, même dans la neige

165 – Le vélo permet de désengorger les transports en commun

166 – Certaines mutuelles font payer moins cher sa complémentaire santé si on est un usager quotidien du vélo

167 – Avec un vélo, plus besoin de sèche-cheveux : une pente assez longue ou une vitesse suffisante suffit

168 – A la différence de la voiture, le vélo provoque rarement de la somnolence au guidon

169 – Pour un nouveau cycliste, le vélo urbain se révèle plus facile, à l’usage, que ce qu’il appréhende avant de s’y mettre

170 – Le vélo permet de voyager autrement : les enfants ne sont pas assis au fond devant un écran individuel, mais participent activement à l’effort, développent leur sens communautaire, du partage, leur curiosité, profitent du paysage et se sensibilisent à l’environnement

171 – À vélo, suffit de pédaler plus vite pour arriver plus tôt : SON ACTION est déterminante, et pas le fait de klaxonner les autres, « ces gêneurs qui ME bloquent »

172 – A vélo, on découvre l’indépendance vis-à-vis des autres usagers et de la route : les embouteillages et les travaux n’existent plus

173 – A vélo, plus on pédale moins vite, moins on avance plus vite

174 – Les enfants à vélo ont un sentiment de fierté et d’accomplissement du fait qu’ils soit libres, autonomes et responsables

175 – A vélo, pas besoin de numéro, de plaque d’immatriculation ou de carte grise

176 – A vélo, on peut porter des hauts talons sans souffrir, puisqu’on a presque pas besoin de marcher

177 – On peut chanter sur un vélo

178 – On peut draguer sur un vélo

179 – Aller à l'école à vélo améliore la concentration des enfants et adolescents

180 – Le vélo est une médecine douce car il permet d'exercer une activité physique régulière et modérée

181 – Le vélo est une fête des sens qui stimule l'odorat, la vue et l'ouïe

182 – Le vélo est un très bon remède pour ceux qui ont des problèmes de dos, car l'appui sur le guidon soulage le dos et le vélo permet de muscler (gainer) très efficacement la ceinture abdominale

183 – Faire du vélo plutôt qu'un mode de déplacement motorisé comme la voiture permet de faire diminuer la pollution

184 – Avec un vélo couché, vous pouvez vous déplacer tout en restant allongé

185 – Les cyclistes sont des employés plus productifs que leurs collègues automobilistes

Annexe 3 : Population des 19 communes déléguées de La Hague © INSEE

Nom	Code Insee	Superficie (km ²)	Population (2021)	Densité (hab./km ²)
Beaumont-Hague (siège)	50041	7,90	1 410 (2021)	178
Acqueville	50001	5,79	636 (2021)	110
Auderville	50020	4,33	219 (2021)	51
Biville	50057	8,70	493 (2021)	57
Branville-Hague	50073	2,12	171 (2021)	81
Digulleville	50163	7,89	246 (2021)	31
Éculleville	50171	2,33	47 (2021)	20
Flottemanville-Hague	50187	11,39	986 (2021)	87
Gréville-Hague	50220	10,03	660 (2021)	66
Herqueville	50242	2,91	145 (2021)	50
Jobourg	50257	10,15	506 (2021)	50
Omonville-la-Petite	50385	6,16	123 (2021)	20

Omonville-la-Rogue	50386	4,29	436 (2021)	102
Saint-Germain-des-Vaux	50477	6,36	315 (2021)	50
Sainte-Croix-Hague	50460	9,84	800 (2021)	81
Tonneville	50600	3,84	587 (2021)	153
Urville-Nacqueville	50460	11,58	1 958 (2021)	169
Vasteville	50620	16,72	1 158 (2021)	69
Vauville	50623	16,35	327 (2021)	20

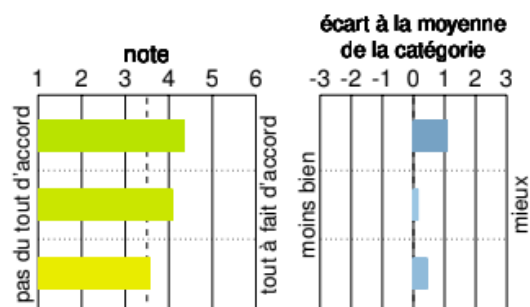
Annexe 4 : Points forts et faibles de la cyclabilité du territoire via les résultats du baromètre des villes cyclables pour la commune de La Hague en 2021 © FUB, 2021

Points les plus forts

Selon moi, les vols de vélos sont rares

Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied sont rares

Le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est rare



Points les plus faibles

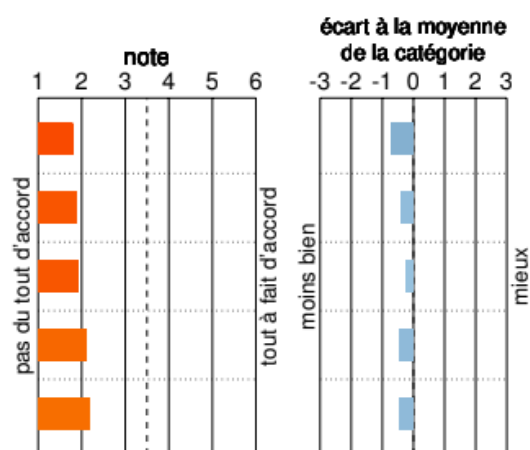
Le réseau d'itinéraires cyclables me permet d'aller partout de façon rapide et directe

Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée

Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est sûr

La communication en faveur des déplacements à vélo est importante

Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines



Annexe 5 : Offre de stage de la mairie de La Hague © La Hague, 2025



OFFRE DE STAGE 2024-086

Située à 30 km à l'ouest de Cherbourg-en-Cotentin (Manche), la commune de La Hague (12 365 habitants) bénéficie d'un cadre de vie préservé. Son identité est marquée par un patrimoine naturel important et de nombreux équipements sportifs, culturels, scolaires et sociaux. Elle participe à des projets d'envergure au sein du cotentin. L'agglomération du Cotentin est pourvue de nombreux commerces, artisans et professionnels de santé, dont un hôpital.

LA COMMUNE DE LA HAGUE RECRUTE POUR SON POLE TECHNIQUE

Stagiaire chargé(e) de l'élaboration d'un « Schéma directeur cyclable » (H/F)

Poste à pourvoir dès que possible - Stage de 6 mois

"La commune de La Hague bénéficie d'un réseau routier dense avec un certain nombre de chemins. La mobilité domicile-travail est en hausse de même que le cyclotourisme. Un réseau de boucles cyclables avait été mis en œuvre il y a plusieurs années et nécessite d'être réactualisé pour répondre aux besoins d'aujourd'hui. À l'échelle de la Communauté d'agglomération du Cotentin, un travail est mené actuellement pour structurer mobilité et tourisme à vélo, et une déclinaison locale est nécessaire en vue d'itinéraires et aménagements complets."

MISSIONS :

- Réalisation d'un diagnostic
- - Identification des enjeux
- - Définition des travaux d'aménagements à prévoir (points noirs)
- - Proposition de plusieurs scénarios pour aboutir à un réseau cyclable
- - Réalisation d'un programme pluriannuel d'investissement
- - Chiffrage opérationnel des travaux
- - Animation, concertation et communication autour du Plan Vélo
- - Appui à la recherche de subventions
- coordination avec des stratégies et schémas du Cotentin et du Département de la Manche

COMPÉTENCES ET QUALITÉS REQUISES :

Savoir Faire :

- Connaissance du domaine des déplacements et plus spécifiquement des modes actifs et des politiques cyclables
- Connaissance du cadre réglementaire en matière de déplacement doux
- Connaissance du domaine de la mobilité en territoire rural appréciée de même que l'insertion dans les réseaux professionnels liés à la thématique de la mobilité
- Connaissance des techniques de communication et d'animation, pédagogie ou expérience dans le domaine
- Connaissance du fonctionnement des collectivités sera également un plus
- Qualité dans la production des écrits et de supports de partage de l'information

Savoir être :

- Rigueur aisances relationnelle et rédactionnelle,
- sens de l'écoute et de la communication,
- esprit d'initiative, autonomie, sensibilité et motivation pour les questions de développement durable,
- curiosité intellectuelle pour différents domaines (mobilité, travaux, communication) sont attendus.
- Capacité à rendre compte
- Sens du travail en équipe

⇒ Une pratique fréquente du vélo serait un plus pour appréhender ce poste

PERMIS/HABILITATIONS :

- Permis B Obligatoire

CONDITIONS :

Rémunération suivant les conditions réglementaires

Date limite pour le dépôt des candidatures (lettre de motivation et CV) le **04/10/2024**

Sur le site www.lahague.com - plateforme « Portail usager »

Ou par courrier à : M^{me} le Maire de la commune de La Hague

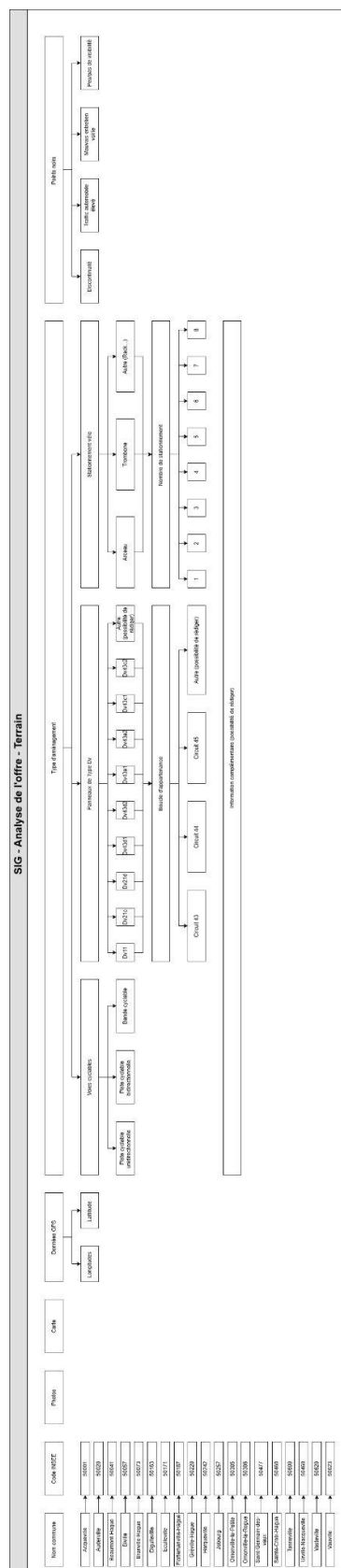
8 rue des **Lahagues** - BP 217 – Beaumont-Hague – 50440 LA HAGUE CEDEX

Pour tout renseignement complémentaire contacter CONTACT au 02.33.01.93.53

Annexe 6 : Tableau résumant la répartition des rôles en matière de mobilité actives par échelon territorial (et associatif) © Lila Neuville, 2025

Échelon / Acteurs	Voirie	Aménagement & planification vélo	Mobilité / transport	Rôles clés
Associations / Collectifs	X	Force de proposition, diagnostic, co-construction de schémas cyclables...	Animation vélo-école, location solidaire, "lobbying", sensibilisation.	Acteurs essentiels. Les associations comblent les vides institutionnels et insufflent une appropriation locale de la mobilité.
Commune	Voirie communale (stationnements, ralentisseurs, signalisations).	PLU, plans de mobilité simplifiés (PMS).	Navettes locales, transport à la demande, transport solidaire.	Première échelle d'action locale, mais moyens souvent très limités.
Communauté de communes	Voirie si transférée	PLUi, PCAET, schémas directeurs cyclables	Peut être AOM depuis la LOM.	Échelle stratégique en zone rurale, centralisation progressive des compétences.
Communauté d'agglomération	Voirie intercommunale	PLUi, Plans vélo, PCAET, urbanisme opérationnel	AOM obligatoire (transports urbains + intercommunaux)	Plus dotée financièrement et techniquement que les CC, la CA à un rôle structurant pour les mobilités en agglomération.
Département	Voirie départementale	Appui aux aménagements cyclables sur routes hors agglomération.	Transport scolaire (handicap), transport solidaire ; délégataire régional possible.	Soutien technique, complémentaire des intercommunalités rurales, parfois moteur du plan vélo.
Région	X	SRADDET (intègre la mobilité active), appels à projets régionaux vélo.	Compétence par défaut sur le transport intercommunal (AOM). Peuvent disposer d'un schéma régional des véloroutes (SRV).	Enjeu d'équité territoriale, coordination difficile sur des périmètres trop vastes
État	Routes nationales, autoroutes non concédées	Stratégie nationale (Plan Vélo & Marche, LOM, AVELO, Fonds mobilités actives)	Trains interrégionaux, arbitrage des fonds	Fixe le cap et les priorités, mais dépend de relais locaux pour la mise en œuvre.

Annexe 7 : Requête auprès du service SIG de l'agglomération pour relever de terrain via Field Maps © Lila Neuville, 2025



Annexe 8 : Étapes et organisation de la sortie vélo © Lila Neuville, 2025

Préparation en amont :

1. Définir un itinéraire représentatif : choisir un parcours d'environ 8 à 15 km selon le niveau des participants (niveau moyen) intégrant différents types d'aménagement : pistes, bande, voie partagées, petites routes...
2. Identifier les points d'intérêt : prévoir des haltes pour commenter certains aménagements, prendre des photos, échanger...
3. Invitation et communication : selon la sortie informé (élus, agents, association, habitants) peut-être ceux qui ont déjà participé à l'entretien ? Prévoir une communication interne ou public en fonction du public ciblé.
4. Sécurité et logistique :
 - vérifier la météo
 - prévoir des VAE (si possible CAP Cotentin) - "sponsoration" ou prêt
 - éventuellement prévoir un accompagnement technique (voiture-balai)
 - assurer la présence d'au moins deux encadrants (C. Besnard et L.Neuville)
 - prévoir un équipement de sécurité : casque et gilet jaune
 - toujours rester en fil, pas de dépassement, pas de cyclistes côte à côte.

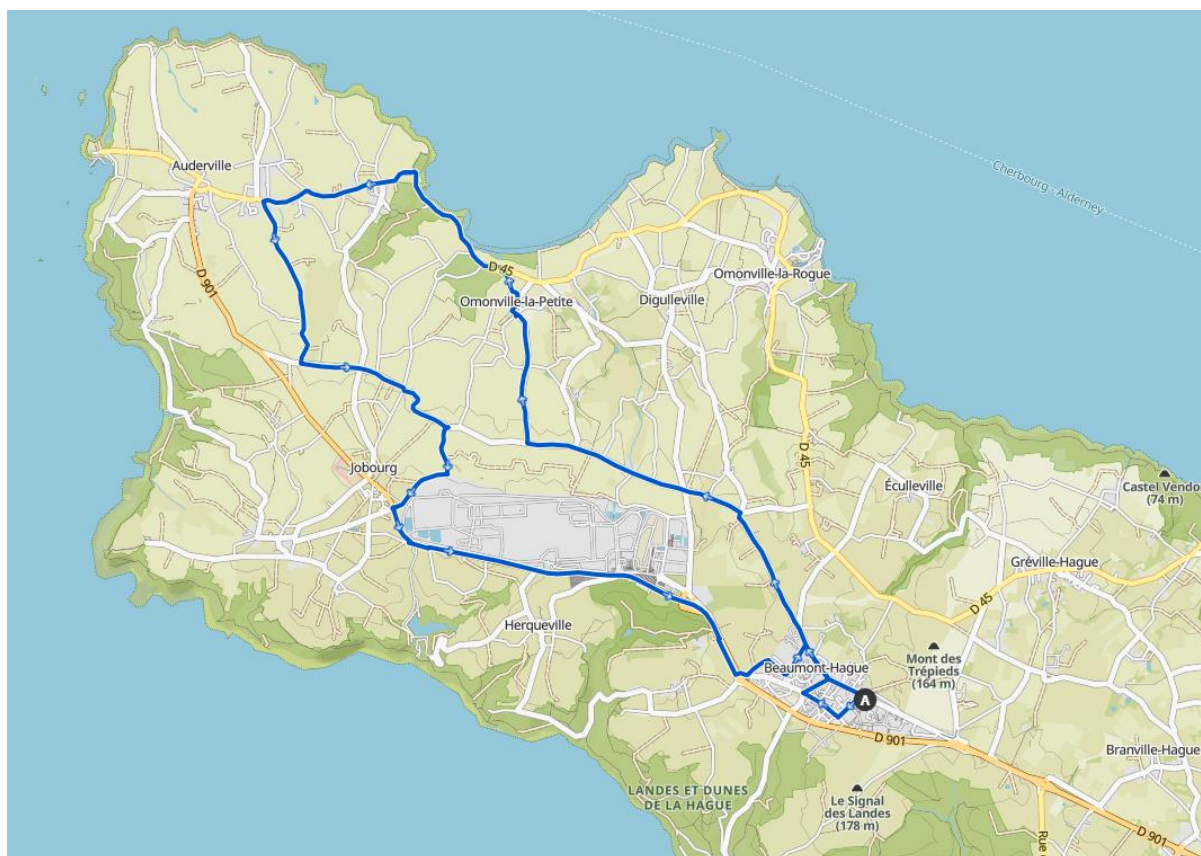
Déroulement de la sortie :

1. Accueil et briefing (10-15 min) : présentation du parcours, des objectifs de la sortie et des consignes de sécurité (tout ça aura déjà été envoyé en amont dans un mail).
2. Parcours commenté (1h à 2h selon le circuit) : circulation en groupe et temps d'arrêt pour discussion sur site.
3. Temps d'échange final (30 min) : retour d'expérience des participants, premiers constats, recueil d'idées ou de remarques.

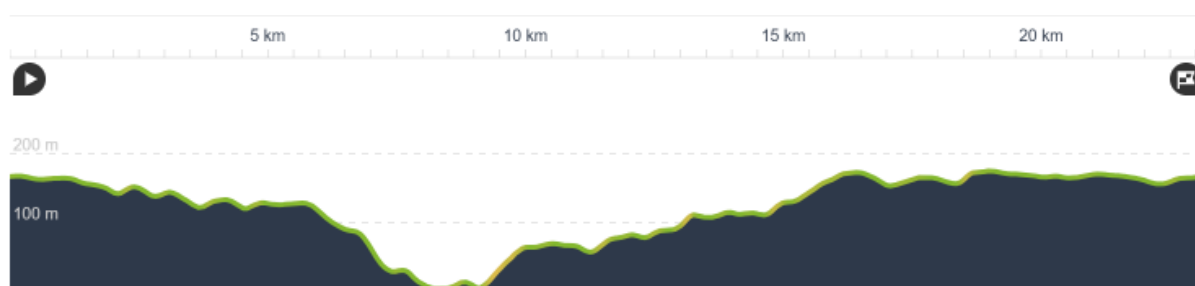
Suite de la sortie :

1. Synthèse des observations : intégrer les retours des participants aux diagnostics
2. Partage des enseignements avec les participants
3. Valorisation de l'initiative (compte-rendu, photos, communication sur la sortie sur Horizon).

Proposition itinéraire n°1 :



Niveau	Temps en heure	Kilomètres	Dénivelé
Facile	1h40	23.2 km	290



TYPES DE CHEMINS



- **Chemin:** 435 m
- **Piste cyclable:** 1,53 km
- **Rue:** 840 m
- **Route:** 16,4 km
- **Nationale:** 3,93 km

SURFACES



- **Pavés:** < 100 m
- **Goudronné:** 1,21 km
- **Asphalte:** 21,6 km
- **Inconnu:** 295 m

Objectifs de ce tour :

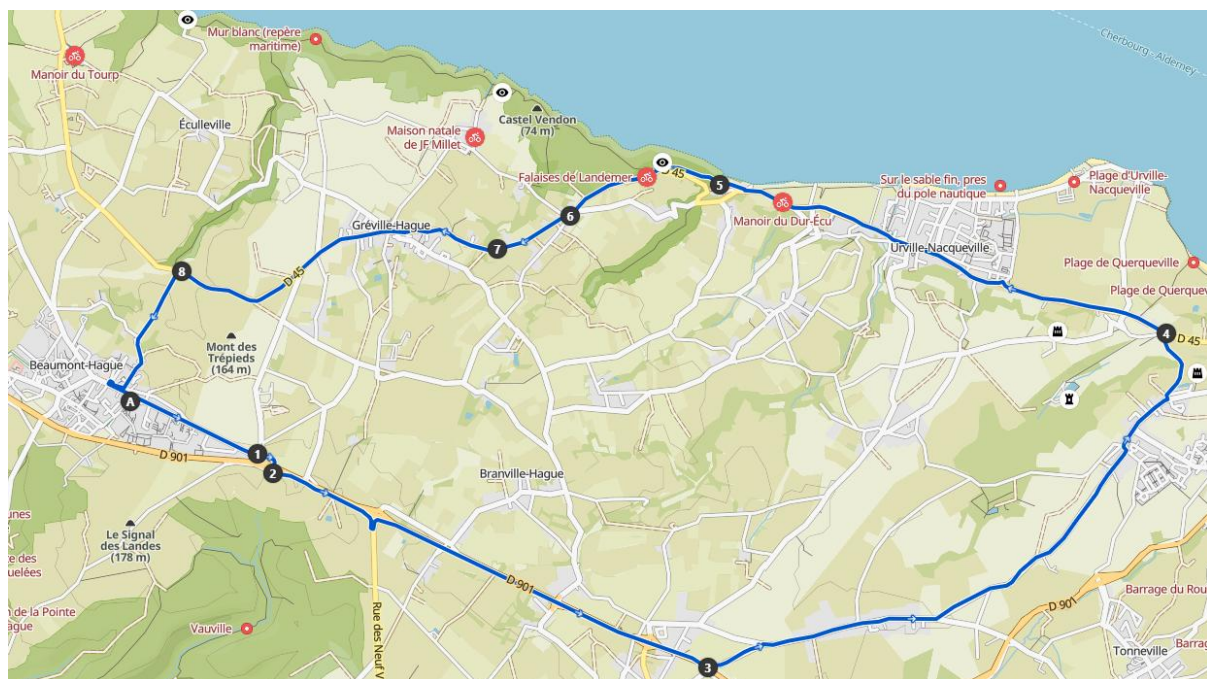
- 3 types de routes : très fréquenté D901 ; moyennement fréquenté D402 ; faiblement fréquenté D403
- Longé Orano par la D901, axe traversant qui ne laisse pourtant peu de place aux mobilités cyclables.
- Chemin côtier vers le port Racine
- S'engager des ronds-points
- Passer le long de la D901 par un chemin agricole
- Tester la pratique cyclable dans le bourg de Beaumont
- Tronçon correspondant aux anciens circuits de La Hague (43 et 44).

Haltes :

1. Pâte d'oie, rue de La Landette aire de pique-nique
2. Parking église d'Omonville-la-Petite
3. Chapelle Saint-Germain-des-Vaux
4. Hameau Les Landes

Chaque halte ne doit pas durer plus de 10 minutes. En tout la sortie durera 2h20.

Proposition itinéraire n°2 :



Nota bene : les chiffres représentés sur la carte ne représentent aucune donnée liée à une halte.

Niveau	Temps en heure	Kilomètres	Dénivelé
Facile	1h30	21.7 km	260



TYPES DE CHEMINS



- **Chemin:** < 100 m
- **Piste cyclable:** 1,43 km
- **Rue:** 459 m
- **Route:** 16,8 km
- **Nationale:** 3,03 km

SURFACES



- **Goudronné:** 2,00 km
- **Asphalte:** 19,7 km
- **Inconnu:** < 100 m

Objectifs de ce tour :

- 3 types de routes : très fréquenté D901 ; moyennement fréquenté D45 ; faiblement fréquenté
- Prendre le rond-point de sortie de Beaumont (discontinuité cyclable)
- S'engager sur le chemin agricole qui longe la D901
- Prendre le carrefour de la route d'Ouzouville (D118)
- Route des caps
- Chemin très emprunté par de nombreux interrogés, que ce soit dans un sens ou dans l'autre pour venir ou partir de Beaumont.
- Tronçon correspondant à l'ancien circuit (43) de La Hague

Haltes :

1. Carrefour avant rue d'Ouzouville (sur le côté gauche)
2. Mairie/parking Urville-Nacqueville
3. Parking salle des fêtes Gréville Hague

Chaque halte ne doit pas durer plus de 10 minutes. En tout la sortie durera 2h00.

Annexe 9 : Grille d'entretien semi-directif pratique cyclable La Hague © Lila Neuville, 2025

Présentation de la stagiaire

1. Se présenter : nom, prénom, cadre du stage
2. Présenter ma formation
3. Expliquer que ce questionnaire entre dans le cadre de mon mémoire et du stage (objectifs)

Préciser :

- Est-ce possible de vous enregistrer, cela reste entièrement confidentiel ? C'est simplement pour que je puisse faire une retranscription complète.
 - Souhaitez-vous être anonymisé quand des verbatims seront utilisés ?
 - Nous aurons besoin d'utiliser une carte pour quelques questions.
 - Itinéraire Q14 : Linéaire noir
 - Aménagement Q16 : Point ponctuel vert et point ponctuel rouge
 - Stationnement Q21 : Point ponctuel rouge
 - Amélioration Q22 : Linéaire et point ponctuel bleu
-

Profil de l'enquêté

4. Quel est votre nom, prénom, âge et le type et lieu de la profession exercée ? (possibilité de rester anonyme)
5. Quel est votre lieu de résidence (commune ? quartier ? nom rue ? ...)
→ en fonction du niveau d'anonymat que vous souhaitez conserver élargissez l'échelle
6. Quel est le lieu où vous exercez votre profession (commune ? quartier ? nom rue ? ...)
→ en fonction du niveau d'anonymat que vous souhaitez conserver élargissez l'échelle
7. Quels sont vos modes de déplacements quotidiens (voiture, type de vélo) ? Si plusieurs moyens de déplacement, donner un % de temps d'utilisation de chacun.
8. Si vous vous déplacez en voiture ou en deux roues motorisées, combien avez-vous de véhicules dans votre foyer ?
9. Avez-vous un abonnement de transports en commun ?

La pratique du vélo

10. Pouvez-vous me parler brièvement de votre usage du vélo ?

11. Pour quel type de déplacement utilisez-vous le vélo ? (quotidiennement, occasionnellement, uniquement en loisir ...)
12. À quelle fréquence pratiquez-vous du vélo ? (temps et km par jour/semaine/mois)

Habitudes et motivations

13. Quelles sont vos principales motivations pour utiliser le vélo à la Hague ? (exemple : rapidité, économie, bien-être, impact écologique...)
14. Quels sont les principaux itinéraires que vous empruntez ? Pouvez-vous me donner un exemple précis de trajet (lieu de départ, destination, routes empruntées) ? (CARTO : S'aider de la carte !)
15. Avez-vous modifié vos trajets ou votre usage du vélo en raison de certaines contraintes (climat, relief, aménagement, sécurité, horaires...) ?

Infrastructure et sécurité

16. Selon vous, comment évaluez-vous les infrastructures cyclables à La Hague ? Identifiez-vous des axes adaptés ou contraires difficiles pour les cyclistes ? (CARTO : S'aider de la carte !)
17. Avez-vous déjà ressenti un sentiment d'insécurité en roulant à vélo ? Quelles étaient les raisons (trafic, état des routes, manque d'aménagement, mixité voiture-vélo, vitesse...)
18. Avez-vous déjà été confrontés à des conflits d'usage avec d'autres usagers (voiture, vélo, piéton, bus, tracteur...) ?

Freins et difficultés

19. Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez en pratiquant le vélo à La Hague ? (exemple : relief, météo, trafic, manque de piste cyclable, stationnement insuffisant, stationnement sécurisé...)
20. Le manque d'aménagement spécifique au vélo vous a-t-il déjà dissuadé d'utiliser votre vélo ? Pouvez-vous donner un exemple concret ?
21. Avez-vous des difficultés à stationner votre vélo ? Où manque-t-il des espaces adaptés selon vous ? (CARTO : S'aider de la carte !)

Propositions d'amélioration

22. Quelles améliorations vous semble essentielle pour favoriser la pratique du vélo à La Hague ? (exemple : création de pistes cyclables, meilleure signalisation, voie séparées, sensibilisation des automobilistes, réduction de la vitesse du trafic...). (CARTO : S'aider de la carte !)
23. Les chasses ou les chemins ont-ils, selon vous, un potentiel à relier les zones reculées au bourg ?

24. Voyez-vous des inconvénients à rouler à vélo sur les petites routes de campagne ? Selon vous, quels seraient les aménagements possibles pour améliorer la pratique cyclable sur les petites routes où la vitesse des véhicules motorisés peut atteindre jusqu'à 80 km/h et où la largeur de chaussée ne représente pas plus de 3 mètres ?

Conclusion et remarques finales

25. Si vous deviez donner une recommandation aux élus locaux pour améliorer la pratique cyclable, laquelle serait-elle ?
26. Souhaitez-vous ajouter quelque chose sur votre expérience en tant que cycliste à La Hague ?

Questions posts-entretien :






- Seriez-vous intéressé de participer à un atelier de cartographie participative pour signaler les points noirs (endroit où la pratique cyclable est dangereuse en raison : manque d'aménagement, stationnements...)
- De la même manière et pour compléter l'atelier carto, seriez-vous intéressé de participer à une sortie vélo sur le terrain pour repérer les points noirs ?

→ Retours sur l'entretien : Quelles critiques (positives ou négatives) avez-vous à faire sur l'entretien ?

La cartographie sera utilisée pour les questions 11, 13, 18 et 19 :

- Principaux itinéraires empruntés
- Évaluer les infrastructures cyclables
- Difficultés de stationnement
- Améliorations potentielles

Légende :

-  **Itinéraire Q14 : Linéaires noirs**
-   **Aménagement Q16 : Points ponctuels verts et points ponctuels rouges**
-  **Stationnement Q21 : Points ponctuels rouges**
-  **Amélioration Q22 : Linéaires et points ponctuels bleus**
(ou autres signes)

Annexe 10 : Enquête auprès des enfants dans le cadre de la réalisation du schéma directeur cyclable de la commune de La Hague © Lila Neuville, 2025

**ENQUETE AUPRES DES ENFANTS
DANS LE CADRE DE LA REALISATION DU SCHEMA DIRECTEUR
CYCLABLE DE LA COMMUNE DE LA HAGUE**

Afin de répondre aux besoins en aménagements cyclables (pistes cyclables, voies vertes, bandes cyclables, zones apaisées,...), aux besoins en stationnements vélo, en services (vente, réparation, location,...) afin d'en faire un mode de déplacement attractif, la commune de la Hague souhaite interroger ses habitants quant à la pratique ou non du vélo.

Pour avoir une complétude des avis, et après avoir interrogé les adultes, nous souhaiterions avoir le point de vue des enfants.

Nous avons besoin de l'avis de tous, pratiquants ou non afin de faire un schéma cyclable adapté au plus grand nombre et à l'image des habitants de la commune.

Pour cela, pourriez-vous compléter cette enquête et la redonner à votre enseignant pour le **03 Juillet 2025 au plus tard**



Questionnaire sur ta pratique du vélo



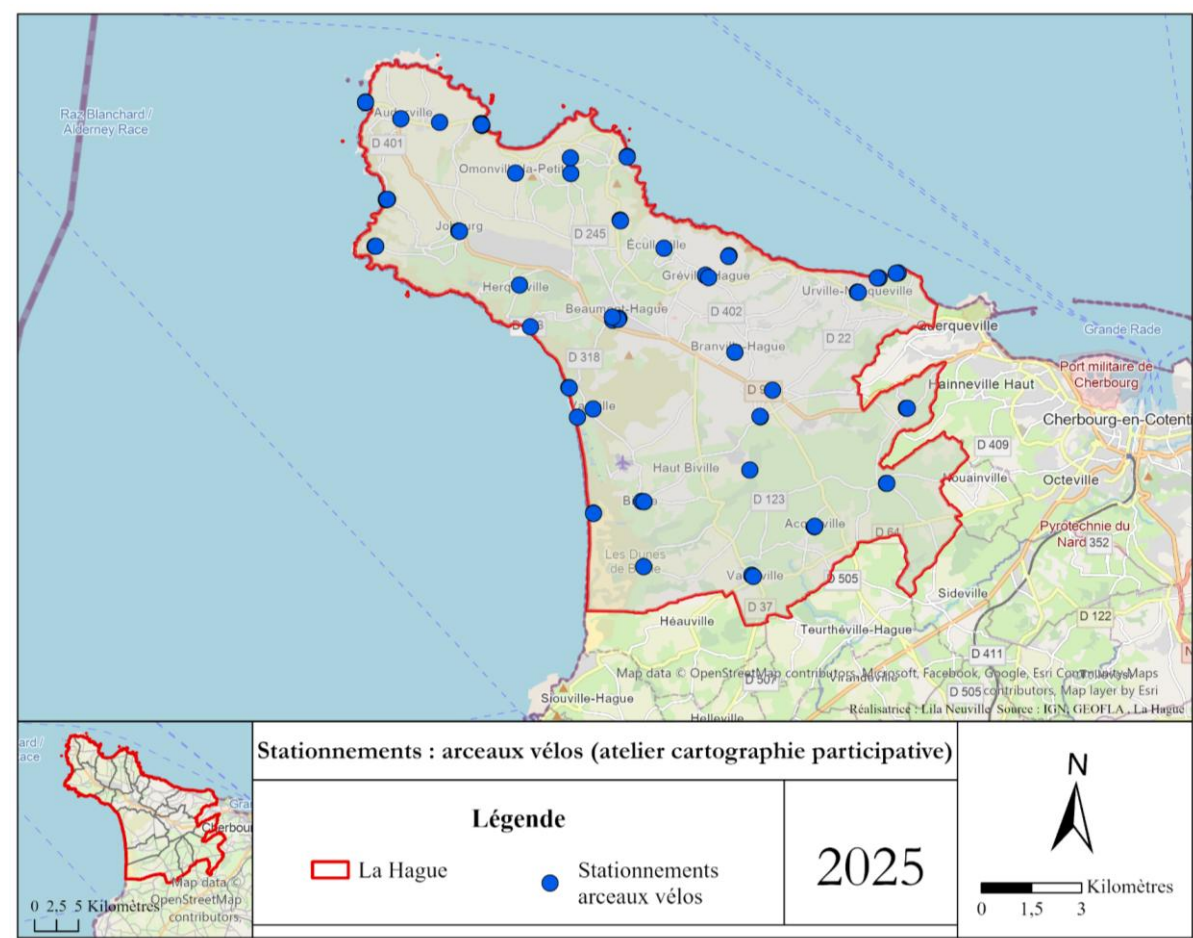
1. Age ?.....
2. Commune de résidence ?.....
3. Type d'étude (primaire, collège) et lieu ?
 - ☐ Primaire à l'école de
 - ☐ Collège
4. Comment vas-tu à l'école ou pour tes autres déplacements (plusieurs réponses possibles) ?
 - ☐ Voiture parentale
 - ☐ Vélo
 - ☐ Bus scolaire
 - ☐ Cap à la demande
5. À quelle fréquence utilises-tu le vélo ?
 - ☐ Fortement
 - ☐ Moyennement
 - ☐ Rarement
 - ☐ Très rarement
6. Si tu ne fais pas beaucoup de vélo, pourquoi ?
.....
.....
7. Aimerais-tu l'utiliser plus souvent ?
 - ☐ Oui
 - ☐ Non
8. Pourquoi utiliser le vélo (rapide, bien-être, économique, arrangeant) ? (plusieurs réponses possibles)
 - ☐ Bien-être (activité physique, beauté des paysages...)
 - ☐ Rapide
 - ☐ Économique
 - ☐ Arrangeant
9. Qu'est-ce qui rend le vélo difficile dans La Hague ?
 - ☐ Météo (vent, pluie)
 - ☐ Le relief
 - ☐ Manque d'aménagement
 - ☐ Dangerosité des routes partagées (voiture et vélo)
 - ☐ Autres :
10. Où vas-tu quand tu prends le vélo ? Et où stationnes-tu ton vélo une fois arrivé ?
.....
11. Si tu pouvais changer quelque chose pour faire plus de vélo, ce serait quoi ?
.....
.....

MERCI

Annexe 11 : Effectifs élèves maternelles et élémentaires au 1er janvier 2025

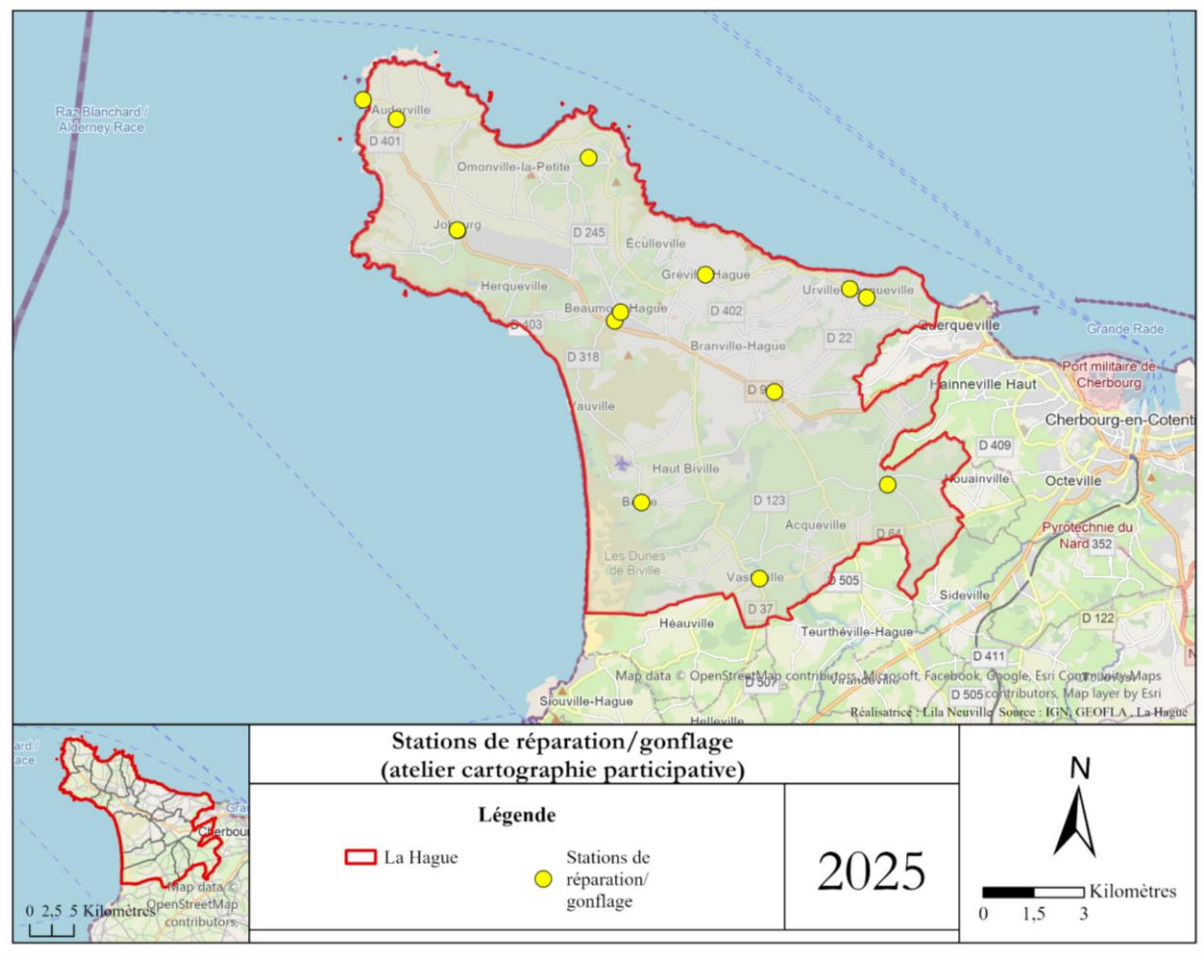
Effectifs élèves maternelles et élémentaires au 1er janvier 2025												
Communes déléguées	Nombre Classes	TPS	PS	MS	GS	CP	CE1	CE2	CM1	CM2	Rentrée 2024-2025	Effectifs écoles regroupées
Acqueville	5					23	23	21	28	18	113	
Vasteville maternelle	3	1	23	21	17						62	175
Auderville	4	1	12	9	9	10	4	6	10	15	76	
Beaumont-Hague Cotis Capel	8					41	21	25	38	42	167	
Beaumont-Hague Jacques Prévert	4	5	20	28	27						80	247
Flottemanville-Hague	5	2	16	13	13	11	17	13	21	6	112	
Gréville-Hague - Castel Vendon	2	1	7	6	6	13	8				41	
Omonville-la-roque	3		5	8	8			16	15	11	63	104
Sainte Croix-Hague - Les Calipotines	5		15	13	16	17	10	18	16	17	122	
Tonneville - Louis Desmares	4	2	7	6	9	10	11	6	13	17	81	
Urville-Nacqueville - Des Iles et des Ailes	3	4	15	13	16						48	
Urville-Nacqueville - Au Bord de Mer	5					30	20	20	32	24	126	174
TOTAL	51	16	120	117	121	155	114	125	173	150	1091	
Mise à jour le 26/02/2025			Utilis	13								
	MAT	374										
	ELEM	717										
720 exemplaires lancé le 24/05/2025												

Annexe 12 : Stationnement : arceaux vélo à aménager dans La Hague, résultats des souhaits d'aménagement exprimés lors de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025

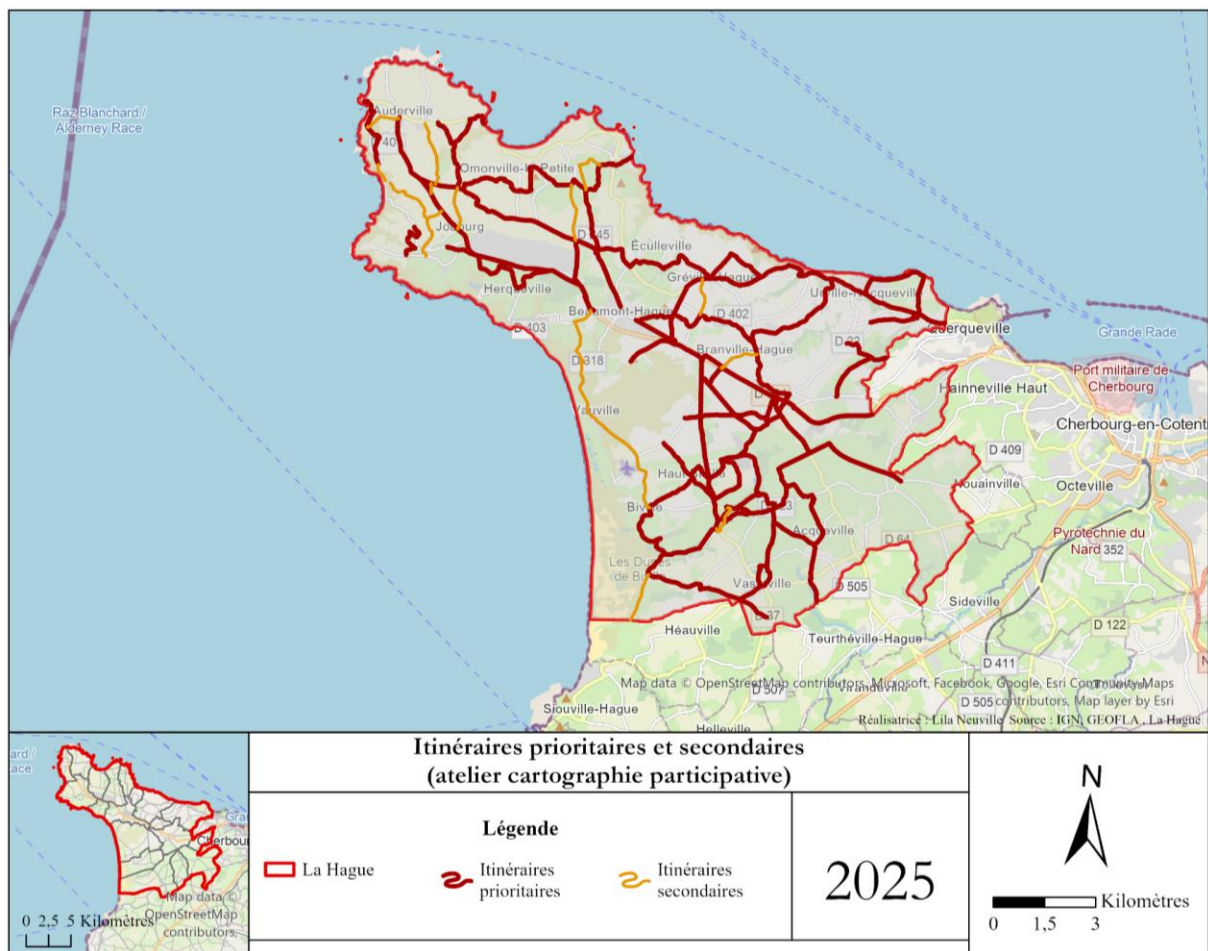


[illegible]

Annexe 14 : Station de réparation / gonflage à aménager dans La Hague, résultats des souhaits d'aménagement exprimés lors de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025



Annexe 15 : Toutes les propositions d’itinéraires prioritaires et secondaire, résultats des souhaits d’aménagement exprimés lors de l’atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025



Listes des figures et/ou tableaux

Figure 1 : Cartographie de La Hague, Cotentin, Manche, Normandie © Lila Neuville, 2025..	9
Figure 2 : Bloc représentant le nord de La Hague © ASAP, urbanistes et paysagistes.....	10
Figure 3 : Cartographie du Grand Site classé de La Hague, Carmen © DREAL Normandie, 2022.....	121
Figure 4 : Cartographie des sites inscrits et classés de La Hague, Carmen © DREAL Normandie, 2022.....	121
Figure 5 : Points positifs du territoire en 2021 © TRACES TPI, 2022	12
Figure 6 : Points négatifs du territoire en 2021 © TRACES TPI, 2022	12
Figure 7 : Cartographie des 19 communes délégués de La Hague © Lila Neuville, 2025.....	13
Figure 8 : Vauville vu du ciel © Nour Hachimi	14
Figure 9 : Tableau de la population par grandes tranches d'âges de 2010 à 2021 dans la commune de La Hague © Insee, 2024.....	15
Figure 10 : Tableau de l'évolution de la population de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle de 2010 à 2021 dans la commune de La Hague © Insee, 2024	15
Figure 11 : Tableau de l'évolution du nombre de logements par catégorie de 1968 à 2021 dans la commune de La Hague © Insee, 2024	15
Figure 12 : Tableau de l'évolution des ménages selon leur composition de 2010 à 2021 dans la commune de La Hague © Insee, 2024	16
Figure 13 : Tableau de l'évolution des équipements automobiles des ménages de 2010 à 2021 dans la commune de La Hague © Insee, 2024.....	16
Figure 14 : Tableau de l'évolution du lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la commune de La Hague © Insee, 2024.....	16
Figure 15 : Tableau de l'évolution du lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la commune de La Hague © Insee, 2024.....	17
Figure 16 : Résultat du baromètre des villes cyclables pour la commune de La Hague en 2021 © FUB, 2021	17
Figure 17 : Photographie vu du ciel du site Orano © L'usine nouvelle, 2021	18
Figure 18 : Cartographie de la route des Caps et des principaux lieux remarquables aux alentours © Carmen DREAL Normandie, 2022	19
Figure 19 : Fréquentation comparée par secteur – nombre total de visites sur chaque secteur (Au global, il s'agit d'un nombre de visites cumulées, car il existe des doubles	20
Figure 20 : Répartition des visiteurs selon leur mode d'entrée sur le territoire en 2021 © TRACES TPI, 2022	20
Figure 21 : Fréquentation à vélo des principaux itinéraires du territoire en 2021 © TRACES TPI, 2022.....	201
Figure 22 : Fréquentation en véhicules (VL, CC, van) des principaux itinéraires du territoire en 2021 © TRACES TPI, 2022	21

Figure 23 : Points positifs relevés pour les principales activités en 2021 © TRACES TPI, 2022	212
Figure 24 : Points négatifs relevés pour les principales activités en 2021 © TRACES TPI, 2022	22
Figure 25 : Logo de l'association de VTT Les Haguards © Les Haguards, 2025.....	22
Figure 26 : Logo de l'association Vélorution Cherbourg © Vélorution Cherbourg, 2025.....	22
Figure 27 : Recensement des services dédiés au vélo proche de La Hague © Lila Neuville, 2025	23
Figure 28 : Les tarifs des vélos musculaires, spéciaux et VAE proposé par CAP Cotentin © CAP Cotentin, 2025	23
Figure 29 : Cartographie des transports collectifs disponible sur le secteur de La Hague © Cap Cotentin, 2025.....	24
Figure 30 : Cartographie du tracé de la ligne A et des nouvelles lignes A1 et A2 sur le secteur de La Hague © Cap Cotentin, 2025	24
Figure 31 : Cartographie du schéma directeur cyclable 2024 - 2031 de l'agglomération du Cotentin © Cap Cotentin, 2025	25
Figure 32 : Photographie d'usagers de la bicyclette devant l'actuel restaurant Le Landemer © Photographes inconnu (reproduite par Jean-Marie Lefevre, collection privé), issue d'une plaque de verre, non daté, mais approximativement dans les années 1900	28
Figure 33 : Rien n'est simple © Jean-Jacques Sempé 1962	29
Figure 34 : Affiche officielle du Tour de France © Tour de France, 2025	29
Figure 35 : Des liaisons cyclables dans la communauté de commune de Brocéliande (35) pour les usages de toutes et tous, sur des chemins existants © BRUDED, 2025	31
Figure 36 : Logo du programme AVELO © AVELO, 2025	33
Figure 37 : Logo du programme Petites Villes de Demain © PVD, 2025	34
Figure 38 : Prise de compétence AOM au 1er janvier 2022 © Cerema, 2022	35
Figure 39 : Le Calvados à vélo, zoom sur La Verdoyante © Département du calvados, 2025	36
Figure 40 : Cartographie des EuroVélo présentes sur le territoire française © France vélo, 2025	36
Figure 41 : La voie verte Passa Païs © La malle postale, 2025	37
Figure 42 : Logo BRUDED © BRUDED, 2025.....	38
Figure 43 : Plessé à Vélo © BRUDED, 2025	38
Figure 44 : Cartographie des aménagements cyclables, © CCMA, 2020	39
Figure 45 : Diagramme de Gantt du stage © Lila Neuville, 2025	41
Figure 46 : Traitement résultats baromètre villes cyclables FUB © Lila Neuville	43
Figure 47 : La participation citoyenne en quelques chiffres © Lila Neuville, 2025.....	46
Figure 48 : Ça roule, à bicyclette ? © Horizon n°34, 2025.....	46

Figure 49 : : Courbe de progression du nombre d'entretiens semi-directifs au cours du stage © Lila Neuville, 2025	47
Figure 50 : Mise en place d'un entretien semi-directif à la mairie de La Hague © Lila Neuville, 2025.....	47
Figure 51 : Résultat cartographique d'un entretien semi-directif © Lila Neuville, 2025	47
Figure 52 : Screenshot d'une partie de l'Excel qualitatif des entretiens semi-directifs © Lila Neuville, 2025.....	48
Figure 53 : Screenshot d'une partie de l'Excel quantitatif des entretiens semi-directifs © Lila Neuville, 2025.....	48
Figure 54 : Affiche de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025.....	49
Figure 55 : Panneau affichage, affiche de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025.....	49
Figure 56 : Légende atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025	49
Figure 57 : Les quatre îlots de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025.....	50
Figure 58 : Photographie de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025 ...	50
Figure 59 : Photographie de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025 ...	50
Figure 60 : Photographie de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025 ...	50
Figure 61 : Photographie de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025 ...	50
Figure 62 : Mise en commun de l'atelier de cartographie participative © Carine Besnard, 2025	51
Figure 63 : Voies cyclables présentes dans La Hague © Lila Neuville, 2025.....	52
Figure 64 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, voie cyclable Jobourg © Lila Neuville, 2025.....	53
Figure 65 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, voie cyclable rue des Jonquilles © Lila Neuville, 2025.....	53
Figure 66 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, chemin agricole Beaumont © Lila Neuville, 2025.....	54
Figure 67 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, voie cyclable rue des Tohagues © Lila Neuville, 2025.....	54
Figure 68 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, voie cyclable rue Millecent © Lila Neuville, 2025.....	55
Figure 69 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, chemin agricole Sainte-Croix-Hague © Lila Neuville, 2025	55
Figure 70 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, voie cyclable L'Angleterre © Lila Neuville, 2025.....	56
Figure 71 : Screenshots ArcGIS Pro et Google Maps, voie cyclable Urville-Nacqueville © Lila Neuville, 2025.....	56
Figure 72 : Arceaux métallique © Manutan, 2025	56

Figure 73 : Arceaux en bois © DMC direct, 2025	56
Figure 74 : Pince roues inadaptés à la piscine Océalis de Beaumont-Hague © Lila Neuville, 2025.....	57
Figure 75 : Pince roue inadapté à la pharmacie de Beaumont-Hague © Lila Neuville, 2025.....	57
Figure 76 : Stationnements pour vélos dans La Hague © Lila Neuville, 2025	58
Figure 77 : Clusters des stationnements pour vélos dans La Hague © Lila Neuville, 2025.....	59
Figure 78 : Nombre de stationnements dédiés aux vélos classés par type, présents dans La Hague © Lila Neuville, 2025	59
Figure 79 : La Vélomaritime © lavelomaritime, 2025	60
Figure 80 : Tour de La Hague © Lila Neuville, 2025.....	61
Figure 81 : Les trois boucles de l'office du tourisme du Cotentin © Lila Neuville, 2025	61
Figure 82 : Les deux itinéraires gravel de l'office du tourisme du Cotentin © Lila Neuville, 2025.....	62
Figure 83 : La boucle de Goury VTC de l'office du tourisme du Cotentin © Lila Neuville, 2025	62
Figure 84 : La 3 anciennes boucles La Hague à vélo © Lila Neuville, 2025	63
Figure 85 : Échantillon non exhaustif des panneaux de signalisation (type DV) retrouvés sur le territoire © Link Acess, 2025.	63
Figure 86 : Screenshot Google Maps, Panneau type DV croisement D245 D402 vers Diguelleville © Lila Neuville, 2025	64
Figure 87 : Screenshot Google Maps, Vu satellite mauvaise direction jalonnement cyclable © Lila Neuville, 2025	64
Figure 88 : Photo d'un panneau de type DV (Biville) avec autocollant boucle touristique de l'office du tourisme du Cotentin © Lila Neuville, 2025.....	64
Figure 89 : Photo d'un panneau de type DV et jalonnement cyclotouristique de l'OT sur mât en bois © Lila Neuville, 2025.....	64
Figure 90 : Cartographie des trois circuits véloroute de La Hague et du jalonnement © SCP Pottier De Boursetty, 2008.....	65
Figure 91 : Ardoise sur le restaurant des Tamarins (La Cabane) à Vauville © Lila Neuville, 2025.....	66
Figure 92 : Les vélos déposés sur le trottoir, devant le restaurant des tamarins © Lila Neuville, 2025.....	66
Figure 93 : Faute d'arceaux vélo au Super U de Beaumont-Hague, les vélos sont laissé à l'entrée © Lila Neuville, 2025	676
Figure 94 : Synthèse, La Hague un territoire cyclable ? © Lila Neuville, 2025.....	76
Figure 95 : Les zones accidentogènes concentré sur les départementales, recensés lors de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025	76
Figure 96 : Fréquence d'usage du vélo chez les enfants (6-12 ans) habitants à La Hague © Lila Neuville, 2025.....	76

Figure 97 : Cycliste équipé face au brouillard si typique de Beaumont-Hague © Lila Neuville, 2025.....	76
Figure 98 : Le guidon dans le brouillard © Lila Neuville, 2025	76
Figure 99 : Casquer le cycliste ou le protéger ? © Adapté de Dave Walker (The cycling cartoonist)	76
Figure 100 : En chiffres : entretiens et questionnaires © Lila Neuville, 2025	76
Figure 101 : Schéma directeur cyclable souhaité de La Hague, résultats de l’atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025	76
Figure 102 : Ébauche final du schéma directeur de La Hague © Lila Neuville, 2025	76
Figure 103 : Dépense CO2e © Lila Neuville, 2025.....	76
Figure 104 : Mon fidèle vélo et moi, équipée pour la pluie © Lila Neuville, 2025	76
Figure 105 : Jeune goéland blessé © Lila Neuville, 2025	76

Liste des annexes

Annexe 1 : Abécédaire (partiel), amoureux (complètement), de La Hague

Annexe 2 : Les 185 raisons de faire du vélo © Carfree

Annexe 3 : Population des 19 communes déléguées de La Hague © INSEE

Annexe 4 : Points forts et faibles de la cyclabilité du territoire via les résultats du baromètre des villes cyclables pour la commune de La Hague en 2021 © FUB, 2021

Annexe 5 : Offre de stage de la mairie de La Hague © La Hague, 2025

Annexe 6 : Tableau résumant la répartition des rôles en matière de mobilité actives par échelon territorial (et associatif) © Lila Neuville, 2025

Annexe 7 : Requête auprès du service SIG de l'agglomération pour relever de terrain via Field Maps © Lila Neuville, 2025

Annexe 8 : Étapes et organisation de la sortie vélo © Lila Neuville, 2025

Annexe 9 : Grille d'entretien semi-directif pratique cyclable La Hague © Lila Neuville, 2025

Annexe 10 : Enquête auprès des enfants dans le cadre de la réalisation du schéma directeur cyclable de la commune de La Hague © Lila Neuville, 2025

Annexe 11 : Effectifs élèves maternelles et élémentaires au 1er janvier 2025

Annexe 12 : Stationnement : arceaux vélo à aménager dans La Hague, résultats des souhaits d'aménagement exprimés lors de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025

Annexe 13 : Stationnements : abris sécurisés/ électrifiés à aménager dans La Hague, résultats des souhaits d'aménagement exprimés lors de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025

Annexe 14 : Station de réparation / gonflage à aménager dans La Hague, résultats des souhaits d'aménagement exprimés lors de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025

Annexe 15 : Toutes les propositions d'itinéraires prioritaires et secondaire, résultats des souhaits d'aménagement exprimés lors de l'atelier de cartographie participative © Lila Neuville, 2025

Table des matières

REMERCIEMENTS	2
SOMMAIRE.....	3
GLOSSAIRE ET SIGLES	4
ABÉCÉDAIRE (PARTIEL), AMOUREUX (COMPLÈTEMENT), DE LA HAGUE	6
INTRODUCTION.....	7
1. LA HAGUE, UN TERRITOIRE RURAL FRAGMENTÉ, EN QUÊTE DE MOBILITÉS PLURIELLES	9
1.1 LA COMMUNE RURALE DE LA HAGUE : UNE PÉNINSULE AU CARACTÈRE AFFIRMÉ	9
1.1.1 <i>La Hague entre caps et landes.....</i>	9
1.1.2 <i>La commune nouvelle de La Hague et ses 19 communes déléguées.....</i>	12
1.1.3 <i>Dynamiques humaines d'une commune rurale : entre vieillissement, dispersion et autosolisme ...</i>	13
1.2 LES FLUX LARGEMENT CONDITIONNÉ PAR LES DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES (TOURISME ET EMPLOI)	18
1.2.1 <i>Une économie locale dominée par le secteur nucléaire.....</i>	18
1.2.2 <i>L'attractivité touristique comme moteur de mobilité.....</i>	19
1.2.3 <i>La Hague, des mobilités alternatives en devenir face à l'autosolisme</i>	22
1.3 LA RÉALISATION DU DIAGNOSTIC DE LA PRATIQUE ET DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES	25
1.3.1 <i>Le diagnostic cyclable, une commande du service chargée de développement durable</i>	26
1.3.2 <i>Une méthodologie sur-mesure inspiré de diagnostics existants</i>	26
2. PÉDALER EN MILIEU RURAL, ENTRE CONTRAINTES SYSTÉMIQUES ET DYNAMIQUES ÉMERGENTES	27
2.1 LA DÉPENDANCE STRUCTURELLE À LA VOITURE INDIVIDUELLE.....	27
2.1.1 <i>Érosion du vélo dans le paysage rural et affirmation de la voiture (hier).....</i>	27
2.1.2 <i>L'enracinement de la voiture en milieu rural (aujourd'hui)</i>	29
2.1.3 <i>On pédale dans le vide ? Des scénarios d'avenir contrastés pour les mobilités rurales (demain) ...</i>	31
2.2 DES POLITIQUES CYCLABLES ENCORE MARGINALES EN MILIEU RURAL	33
2.2.1 <i>Des ambitions nationales ambitieuses confrontées à une mise en œuvre inégale et fragile</i>	33
2.2.2 <i>Une gouvernance multiscalaire fragmentée.....</i>	34
2.2.3 <i>Un développement orienté vers le tourisme plus que le quotidien.....</i>	35
2.3 S'INSPIRER POUR BIFURQUER : DES EXEMPLES DE TRANSITIONS CYCLABLES EN MILIEU RURAL.....	36
2.3.1 <i>La voie verte Passa Païs dans le Tarn</i>	37
2.3.2 <i>L'association BRUDED comme moteur du Plan vélo de Plessé.....</i>	38
2.3.3 <i>"Tous à Bicyclette !" dans la CC du Mont des Avaloirs : une politique publique claire et une concertation locale comme stratégie pour inscrire le vélo au quotidien</i>	39
3. SUR LA BONNE VOIE : ÉTUDE DOCUMENTAIRE, TERRAIN ET PARTICIPATION CITOYENNE COMME SOCLE MÉTHODOLOGIQUE.....	41
3.1 DIAGRAMME DE GANTT DES MOMENTS CLÉS DU STAGE	41
3.2 SE REPÉRER POUR MIEUX AVANCER.....	41
3.2.1 <i>Recherches documentaires</i>	41
3.2.2 <i>Réalisation d'un SIG récapitulatif pour une appréhension concrète du territoire</i>	42
3.2.3 <i>Quand la pratique personnelle nourrit le diagnostic</i>	43
3.2.4 <i>Limites et pistes d'amélioration.....</i>	44
3.3 DÉLIER LES AUX PIGNONS : REGARDS CROISÉS PERMIS PAR LA PARTICIPATION CITOYENNE	46

3.3.1 Les entretiens semi-directifs.....	46
3.3.2 Les enquêtes auprès des élèves.....	48
3.3.3 L'atelier de cartographie participative.....	49
3.3.4 Synthèse, limites et pistes d'amélioration méthodologique.....	51
4. TERRAIN, PAROLES, PRATIQUES, ÉTAT DES LIEUX ET CONDITIONS D'UNE BASCULE : CE QUE RÉVÈLE LE DIAGNOSTIC CYCLABLE DE LA HAGUE.....	52
4.1 RICHESSE DES ITINÉRAIRES DE LOISIRS, FAIBLESSE DES AMÉNAGEMENTS ET SERVICES D'ACCOMPAGNEMENT ENVERS LES CYCLISTES DU QUOTIDIEN	52
4.1.1 Maillage cyclable fragmenté, discontinue, non sécurisé et stationnement défectueux	52
4.1.2 Des itinéraires et un jalonnement existants tourné vers le vélo loisir	60
4.2 DES FREINS AUX LEVIERS : LE VÉLO VU PAR SES PRATIQUANTS	66
4.2.1 Une pratique marquée par de nombreux freins.....	68
4.2.2 ... mais aussi des leviers et des attentes claires.....	69
4.2.3... qui dessinent les bases d'un schéma directeur cyclable	71
4.3 MISE EN PERSPECTIVE ET RETOURS CRITIQUES SUR LE STAGE.....	74
4.3.1 Apports et limites du master TRENT vis-à-vis du stage	74
4.3.2 Retours d'expériences (apports et limites du stage).....	75
4.3.3 Perspectives à venir pour l'usage quotidien du vélo dans La Hague.....	76
CONCLUSION	78
BIBLIOGRAPHIE.....	80
ARTICLES ET OUVRAGES SCIENTIFIQUES	80
DOCUMENTATION STATISTIQUE	81
RAPPORTS	82
PRESSE	83
SITES INTERNET.....	84
ANNEXES	86
ANNEXE 1 : ABÉCÉDAIRE (PARTIEL), AMOUREUX (COMPLÈTEMENT), DE LA HAGUE	86
ANNEXE 2 : LES 185 RAISONS DE FAIRE DU VÉLO © CARFREE	92
ANNEXE 3 : POPULATION DES 19 COMMUNES DÉLÉGUÉES DE LA HAGUE © INSEE	104
ANNEXE 4 : POINTS FORTS ET FAIBLES DE LA CYCLABILITÉ DU TERRITOIRE VIA LES RÉSULTATS DU BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES POUR LA COMMUNE DE LA HAGUE EN 2021 © FUB, 2021	106
ANNEXE 5 : OFFRE DE STAGE DE LA MAIRIE DE LA HAGUE © LA HAGUE, 2025	107
ANNEXE 6 : TABLEAU RÉSUMANT LA RÉPARTITION DES RÔLES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ACTIVES PAR ÉCHELON TERRITORIAL (ET ASSOCIATIF) © LILA NEUVILLE, 2025.....	108
ANNEXE 7 : REQUÊTE AUPRÈS DU SERVICE SIG DE L'AGGLOMÉRATION POUR RELEVER DE TERRAIN VIA FIELD MAPS © LILA NEUVILLE, 2025.....	109
ANNEXE 8 : ÉTAPES ET ORGANISATION DE LA SORTIE VÉLO © LILA NEUVILLE, 2025	110
ANNEXE 9 : GRILLE D'ENTRETIEN SEMI-DIRECTIF PRATIQUE CYCLABLE LA HAGUE © LILA NEUVILLE, 2025	114
ANNEXE 10 : ENQUÊTE AUPRÈS DES ENFANTS DANS LE CADRE DE LA RÉALISATION DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA COMMUNE DE LA HAGUE © LILA NEUVILLE, 2025	117
ANNEXE 11 : EFFECTIFS ÉLÈVES MATERNELLES ET ÉLÉMENTAIRES AU 1ER JANVIER 2025	119
ANNEXE 12 : STATIONNEMENT : ARCEAUX VÉLO À AMÉNAGER DANS LA HAGUE, RÉSULTATS DES SOUHAITS D'AMÉNAGEMENT EXPRIMÉS LORS DE L'ATELIER DE CARTOGRAPHIE PARTICIPATIVE © LILA NEUVILLE, 2025 ...	120
ANNEXE 13 : STATIONNEMENTS : ABRIS SÉCURISÉS/ ÉLECTRIFIÉS À AMÉNAGER DANS LA HAGUE, RÉSULTATS DES SOUHAITS D'AMÉNAGEMENT EXPRIMÉS LORS DE L'ATELIER DE CARTOGRAPHIE PARTICIPATIVE © LILA NEUVILLE, 2025	121

ANNEXE 14 : STATION DE RÉPARATION / GONFLAGE À AMÉNAGER DANS LA HAGUE, RÉSULTATS DES SOUHAITS D'AMÉNAGEMENT EXPRIMÉS LORS DE L'ATELIER DE CARTOGRAPHIE PARTICIPATIVE © LILA NEUVILLE, 2025 ...	122
ANNEXE 15 : TOUTES LES PROPOSITIONS D'ITINÉRAIRES PRIORITAIRES ET SECONDAIRE, RÉSULTATS DES SOUHAITS D'AMÉNAGEMENT EXPRIMÉS LORS DE L'ATELIER DE CARTOGRAPHIE PARTICIPATIVE © LILA NEUVILLE, 2025 ...	123
LISTES DES FIGURES ET/OU TABLEAUX	124
LISTE DES ANNEXES.....	129
TABLE DES MATIÈRES.....	130

Résumé : Aujourd'hui le milieu rural est marqué par une dispersion de l'habitat, souvent morcelé par des axes routiers plus ou moins importants. Éloignés des pôles d'intérêts, les habitants demeurent fortement dépendants de la voiture, ce qui soulève de vives interrogations quant à la place laissée mobilités douces. L'autosolisme a conquis les campagnes, au point que la mobilité motorisée apparaît presque consubstantielle à la vie quotidienne en zone rurale. Face à ces défis, la commune de La Hague a choisi d'engager un diagnostic cyclable afin de mieux comprendre les contraintes locales, mais aussi de révéler les potentiels aménagements susceptibles d'encourager un report modal vers les mobilités douces au quotidien. Ce rapport de stage présente les résultats de ce diagnostic et interroge de manière plus large, les conditions et les limites d'une véritable incitation à l'usage du vélo comme mode de transport quotidien en milieu rural. Favoriser ce report modal suppose un remaniement, voire une requalification globale du foncier existant afin d'élaborer un schéma cohérent tourné vers les modes doux et l'intermodalité. L'enjeu n'est pas de contraindre l'usage de la voiture, mais de proposer une alternative crédible et compétitive, capable à terme de rivaliser avec l'autosolisme. Pour ce faire, il a été essentiel d'associer les habitants au diagnostic via une enquête participative permettant de déceler leurs souhaits d'aménagements et d'étudier leur pertinence au vu des recherches scientifiques dans le but de construire une politique cyclable réellement adaptée aux spécificités locales.

Mots clés : La Hague, Diagnostic cyclable, Vélo, Mobilité quotidienne, Rurale

Abstract : Today, rural areas are characterized by scattered settlements, often fragmented by roads of varying importance. Far from centers of interest, residents remain heavily dependent on cars, raising serious questions about the place of soft mobility. Single-occupant car use has conquered the countryside to such an extent that motorized mobility seems almost integral to everyday life in rural areas. Facing these challenges, the municipality of La Hague has decided to conduct a cycling diagnosis in order to better understand local constraints, but also to identify potential developments that could encourage a modal shift towards soft mobility in everyday life. This internship report presents the results of this study and takes a broader look at the conditions and limitations of effectively encouraging the use of bicycles as a daily mode of transportation in rural areas. Promoting this modal shift requires a reorganization or even a complete redevelopment of existing land use in order to develop a coherent plan focused on soft modes of transportation and intermodality. The challenge is not to restrict car use, but to offer a credible and competitive alternative that can ultimately challenged single-occupant car use. To achieve this, it was essential to involve residents in the assessment through a participatory survey to identify their development wishes and study their relevance in light of scientific research, with the aim of developing a cycling policy that is truly adapted to local specificities.

Key words : La Hague, Cycling diagnostic, Bike, Daily mobility, Rural