

**Plan d'action du Schéma de développement durable
de la vallée de la Sélune**

**Volet n°2 :
Accessibilité au territoire et à
la vallée**

1- Introduction

Principes et objectifs du volet « Accessibilité au territoire et à la vallée »

PRINCIPES ET OBJECTIFS

- **rappel diagnostic**

Points forts

Automobile

- La proximité d'axes routiers importants
 - les accès à la section en gorges de la Sélune sont situés à une distance de 5 à 15km d'une sortie de l'A84
 - la D976 (Ducey → Saint-Hilaire) longe la vallée à une distance maximale de 3km
- une signalétique touristique autoroutière existante (panneau vallée de la Sélune)
- une signalétique routière autour de « la route des lacs »
- camping-cars → des aires à Ducey, Isigny et saint-Hilaire

transports en commun

- Gare d'Avranches
- une ligne régulière Maneo s'arrêtant à Ducey, Isigny-le-buat, Virey et Saint-Hilaire (ligne 8) (environ 20mn depuis Avranches pour aller à Ducey et 50mn pour aller jusqu'à Saint Hilaire)
- Une connexion entre la ligne 6 et 8 à Pontaubaut. La ligne 6 allant jusqu'au Mont Saint Michel

Points faibles

Automobile

- peu de points d'accès routiers directs à la Sélune
- peu de franchissements (seuls 6 entre Ducey et Saint-Hilaire dont 2 dans la partie encaissée : au pont des biards et sous le barrage de Veziens)
- visibilité et représentation difficile de la vallée et de ses accès
- faiblesse dans la signalétique d'accès à la vallée

transports en commun

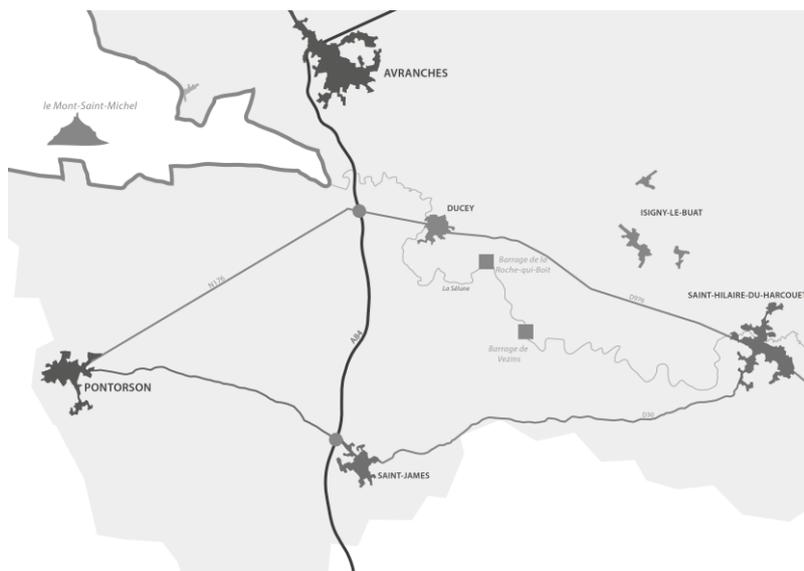
- pas d'accès direct à la vallée par les transports en commun (arrêt à au moins 3km de la vallée)
- Interrogation sur les compatibilités horaires pour les touristes

Accessibilité numérique

- Des zones de la vallée encore mal couvertes (téléphonie mobile et haut débit)

- **Principes clefs d'aménagement et de développement et objectifs pour ce volet**

Les Gorges de la Sélune sont très proches de la baie et du Mont-Saint-Michel. Comme ce site internationalement connu, elles sont très proches de l'A 84 et ses sorties : Avranches Sud sur la commune de Ducey et à Saint-James. Mais depuis ces sorties, l'accessibilité à la vallée est compliquée et pas ou mal organisée.



Il en est de même depuis la D 976 (qui relie Ducey à Saint-Hilaire) le parcours pour aller à la vallée est sinueux, constitué de petites routes et présentant peu de signalétique. L'accès est à la hauteur de l'image et de la notoriété actuelle de la vallée de la Sélune : peu visible lorsqu'on n'habite pas à proximité immédiate.

Aujourd'hui le développement de la vallée est freiné par d'une part un manque d'identification de la vallée et d'autre part par la difficulté d'accès à la rivière.

Pour l'avenir, il ne s'agit pas, dans un premier temps, de réaliser de nouvelles voies d'accès automobiles ou de chercher à multiplier la circulation sur ces routes, au contraire. L'opportunité est d'étudier et de mettre en œuvre un **schéma d'accessibilité et de fréquentation** durable et pratique améliorant les conditions d'accès autant par des **moyens individuels motorisés que par les transports en commun ou les modes doux**

Ce schéma d'accessibilité s'organiserait autour du maillage suivant :

- **Trois grandes portes d'entrée des « Gorges de la Sélune ».** figure 1. Ces portes marqueraient l'entrée dans le territoire des Gorges de la Sélune : elles favoriseraient l'identification de la vallée et sa matérialisation. Elles pourraient correspondre aux 3 villes : Ducey (sortie d'autoroute Avranches Sud), Saint-James (sortie d'Autoroute Saint James) et Saint Hilaire. Matérialisées par une aire, un totem, un office du tourisme, etc.. on y trouverait un point d'information avec plans et renvois vers les points d'accès à la vallée. De ces portes partiraient les itinéraires routiers d'accès aux « points d'accès aux Gorges de la Sélune ».



Figure 1 : les 3 grandes portes d'entrée

- **Six points d'accès aux « Gorges de la Sélune ».** figure 2. Pour rendre lisible et pratique l'accès à la rivière. Ces points d'accès offriraient des aires de stationnement, de services et d'information, aménagées et calibrées pour gérer les flux de fréquentation. Ils permettraient aux usagers d'y laisser leur voiture ou d'utiliser des modes de transports en commun ou modes doux, de se repérer et de s'informer sur les itinéraires et activités à proximité et de partir en promenade ou en randonnée, de pratiquer les loisirs présents à proximité du point d'accès. Ces points d'accès seraient situés : au barrage de la Roche-qui-Boit, à l'Autre Café, au barrage de Vezins, à la Mazure, au pont des Biards et au pont de la république.

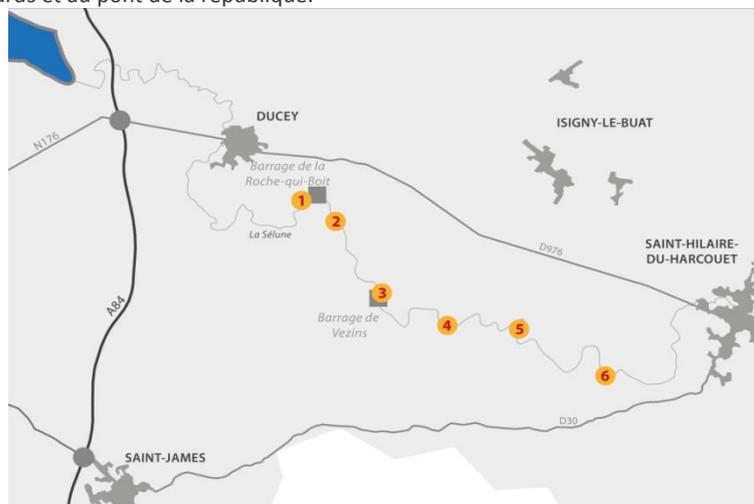


Figure 2 : les 6 points d'accès

L'objectif du schéma d'accessibilité serait donc dans un premier temps de matérialiser ce maillage de portes et points d'accès puis de définir les conditions d'une bonne accessibilité vers ces points pour les voitures et transports de groupes, les transports en communs, les modes doux.

Au-delà de l'accessibilité physique à la vallée, le schéma insiste sur la nécessité de rendre la vallée accessible au numérique tant pour le réseau Haut Débit (fibre optique notamment) que pour l'Internet mobile (via téléphones portable). **L'accessibilité numérique** conditionnera la qualité des prestations de certains opérateurs locaux (hébergement, sites de loisirs connectés ou non au haut débit et couverts par la téléphonie mobile) ainsi que le développement de services innovants (m-tourisme et produits de visites sur Smartphones par exemple). En matière de développement touristique c'est donc un vrai pallier qui doit être franchi.

- **Gouvernance (échelle/ acteurs) sur ce volet et typologies d'actions (réflexion, aménagement, entretien, développement, animation)**

L'échelle pertinente de réflexion et de mise en œuvre est la vallée (a minima la section entre Saint-Hilaire et Ducey même si le lien avec la Baie du Mont est primordial). Les actions suivantes présentées dans cette fiche méritent donc d'être abordées en commun à l'échelle du territoire.

En termes de mise en œuvre, le présent volet nécessitera des actions d'aménagement (traduction du schéma d'accessibilité par la matérialisation des portes d'entrée et points d'accès par exemple), des actions d'entretien (entretien des aménagements associés aux points d'accès et évolution en fonction de la fréquentation) et des actions relevant du développement et de l'animation (réflexion sur l'accès par TC, par des transports doux ou alternatifs à la voiture, développement des services m-tourisme..). Les mêmes acteurs seront concernés pour l'accessibilité numérique (avec association de Manche Numérique) ainsi que les opérateurs de téléphonie.

Les acteurs concernés sont essentiellement les acteurs publics (collectivités, offices de tourisme, autorités organisatrices de transports...) mais certaines offres (notamment en matière de transport) pourraient également faire appel à des privés.

Liste non exhaustive des actions de réflexion et de mise en œuvre de ce volet :

| | |
|--------------------------|--|
| Réflexion, études | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Détermination des services à trouver aux portes d'entrées et points d'accès (information, repos, services..) et décision sur la matérialisation de ces portes et points ▪ Travail d'identification des offres de transport à développer |
|--------------------------|--|

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etude de faisabilité pour la couverture Internet Haut-débit et Internet Mobile |
| Les actions d'aménagement le long de la vallée et hors de la vallée | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Localisation et matérialisation des portes d'entrées, points d'accès ▪ Signalisation vers la vallée ▪ Accessibilité PMR ▪ Réseau internet et téléphonie |
| L'entretien et la gestion | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entretien des portes, points et services associés. De la signalisation ▪ adaptation à la fréquentation |
| Les actions de développement, d'animation, de suivi, de communication, de promotion | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en place d'offre de transports TC, alternatifs, expérimentaux vers la vallée (cheval). Lien avec les porteurs de projet ▪ Lien avec les transports vers la baie ▪ Animation de la vallée via ambassadeurs ▪ La communication sur la visibilité de la vallée, les services m-tourisme... ▪ Evènementiel - animation |

- **points de vigilance, prise en compte du fil rouge et clefs de réussite**

Les actions de ce volet sont éminemment structurantes puisque l'accessibilité à la vallée conditionnera son attractivité globale et donc sa fréquentation. Les points clefs de réussite sont donc communs aux actions :

- des réflexions à lancer pendant la phase de vidange pour anticiper le schéma d'accessibilité et prendre le temps de préparer la phase d'aménagement et de déploiement (notamment au travers d'actions tests)
- un pilotage global sur l'ensemble de la vallée

En termes de durabilité et de prise en compte des fils rouges ce volet doit impérativement intégrer les éléments suivants :

- des types de transports, des informations et des services adaptés à la fréquentation de la vallée par ses habitants et les touristes et en particulier les moins mobiles
- un schéma global d'accessibilité et des aménagements qui doivent faciliter l'accessibilité par modes doux et transports durables
- la qualité environnementale et paysagère des aménagements, l'innovation architecturale et artistique pour les éléments d'aménagement prévus au niveau des portes d'entrée et des points d'accès qui seront les premiers points de « contacts visuels » avec la vallée et qui impacteront donc son image
- optimiser les créations potentielles d'activités et d'emplois via le développement d'une nouvelle offre de transports (location de vélo, prestataires pour des navettes...)
- assurer une participation des habitants et des acteurs locaux pour co-construire le projet.

DIFFERENTS NIVEAUX D'AMBITION POUR CE VOLET et ELEMENTS DE CALENDRIER

- **Rappel actions développées pour ce volet**

| N° FICHE ACTION | INTITULE DE L'ACTION | PAGE |
|-----------------|---|------|
| 2-1 | Signalisation et matérialisation des portes d'entrée et points d'accès, itinéraires d'accès à la vallée | 8 |
| 2-2 | Accès à la vallée en TC / modes doux et transports alternatifs / intermodalité | 11 |
| 2-3 | Accessibilité numérique à la vallée | 16 |

- **Différentes ambitions possibles pour ce volet**

Les actions de ce volet visent une amélioration et un développement par rapport à la situation actuelle dans la vallée puisqu'il n'existe pas, aujourd'hui, de schéma d'accessibilité, d'infrastructures d'accueil sur tous les points d'accès à la vallée, ou encore d'offre de transport en commun permettant de rejoindre la rivière.

Si elles n'ont pas de caractère « obligatoire » leur réalisation conditionnera par contre nettement la qualité et la cohérence du développement de la vallée puisqu'elles faciliteront l'accès aux différents sites d'intérêt et d'activité. Au regard de la

stratégie de développement globale de cette vallée il est important de rappeler que l'objectif est bel et bien de développer l'attractivité de la vallée pour les habitants et les touristes, or l'accessibilité est un des facteurs déterminants de l'attractivité du site. D'autre part, le développement de solutions de transports durables et diversifiées pour se rendre à la vallée répondrait à deux enjeux majeurs : permettre l'accès à tous et développer la vallée dans une optique de performance environnementale. Pour conclure donc, la réalisation des deux actions de ce volet semble déterminante pour la qualité générale du développement de la vallée.

En ce qui concerne l'accessibilité numérique, la vallée est actuellement très mal couverte (Internet haut-débit et téléphonie mobile), les actions visent donc clairement une couverture efficace à minima des points d'accès stratégiques de la vallée (Internet haut débit) et une nette amélioration de la couverture en Internet mobile pour le reste de la vallée.

Chaque action peut également être abordée selon différents niveaux d'ambition. Les scénarii « extrêmes » (1 : minimum et 2 : optimal) sont résumés ci-dessous. Il est particulièrement important de prendre conscience des conséquences possibles d'une « inaction » de la part des acteurs locaux, cet aspect est donc illustré dans la colonne « ne rien faire »

| N° | ACTION | Ne rien faire | 1 – scénario minimum | 2 – scénario optimal |
|-----|--|---|--|--|
| 2-1 | Signalisation et matérialisation des portes d'entrée et points d'accès, itinéraires d'accès à la vallée | pas d'aménagement de ces portes d'entrée et point d'accès. Ce scénario correspondrait à la situation actuelle | aménagement d'aires de stationnement aux points d'accès. Ce scénario permettrait à minima l'accès physique à la vallée | mise en place de portes d'entrée et de points d'accès qui comporteraient des plans de la vallée, des informations sur les activités et les itinéraires, des services (sanitaires par exemple). Signalisation des points d'accès depuis les portes et les axes principaux... Ce scénario faciliterait l'orientation dans la vallée, le repérage et l'accès aux points d'accès selon le motif de visite. |
| 2-2 | Accès à la vallée en TC / modes doux et transports alternatifs / intermodalité | pas de solution TC ou modes doux pour se rendre à la vallée. Ce scénario correspond à la situation actuelle où l'accès à la vallée se fait majoritairement en voiture. Ce scénario n'intègre pas un enjeu majeur de développement durable : celui des transports | solutions inter modalité vélo depuis les TC. Ce scénario permettra aux habitants et touristes sportifs de se rendre à la vallée mais exclura les moins mobiles : PMR, personnes âgées, familles avec jeunes enfants... | solutions multiples favorisant l'accès à tous à la vallée par des modes évitant l'usage de la voiture |
| 2-3 | Accessibilité numérique à la vallée | Pas d'amélioration de l'accès haut débit pour les pôles structurants. Pas d'amélioration de la couverture Internet Mobile. Ce scénario limiterait considérablement les offres de connaissance, d'orientation et de promotion de la vallée et l'attractivité pour les investisseurs touristiques | Internet Haut- Débit sur les pôles structurants (Mazure, Vezins, etc....). Ce scénario favoriserait le développement de ces pôles et des activités annexées. | Internet Haut- Débit sur les pôles structurants (Mazure, Vezins, etc....) et amélioration de la couverture Internet mobile. Ce scénario permettrait la mise en place d'offre innovante (m-tourisme) permettant de s'orienter, de s'informer à partir de son mobile |

Pour conclure sur le niveau d'ambition global du volet et sur les niveaux d'ambitions spécifiques à chaque action, on peut identifier les risques à ne pas mener certaines actions ou à les mener selon un niveau d'ambition trop faible :

- Exclure certains publics en particulier les moins mobiles
- Provoquer l'insatisfaction des visiteurs locaux ou touristiques si l'accès à la vallée est compliqué, peu lisible, inadapté à la fréquentation et aux activités
- Exclure certaines pratiques si les conditions d'accessibilité et de déplacement ne sont pas garanties (par exemple les pratiques d'itinérance si le relais avec les transports en commun ou autres transports ne sont pas assurés)

- **l'approche calendaire**

Pour les deux actions de cette fiche la réflexion doit être lancée assez rapidement par le porteur global du projet afin de profiter de la période de vidange pour définir l'ensemble des aménagements et actions à mener. La phase de vidange et de travaux pourraient même être l'occasion de tester différents types de transports pour des touristes ou habitants désirant assister à la phase de transition et se promener dans la vallée. Les premiers aménagements (portes d'entrée et points

d'accès) et la mise en place progressive des offres de transports pourront alors être réalisés lors de la phase de cicatrissage et de renaissance de la vallée (en parallèle du développement de la vallée et des activités s'y déroulant).

- **Tableau de synthèse**

| | ACTION | PILOTE(S) | MO (S) / PARTENAIRES | CALENDRIER | | | |
|-----|---|----------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------------|--------------------------|------------------------------------|
| | | | | URGENT 2012 - 2014 | PHASE MUTATION 2015 - 2018 | | PHASE RENAISSANCE après 2018 |
| | | | | | VIDANGE ET ARASEMENT | CICATRISATION | |
| 2-1 | Signalisation et matérialisation des portes d'entrée et points d'accès, itinéraires d'accès à la vallée | Pilote global vallée | Collectivités | | x <i>réflexion</i> | x <i>aménagements</i> | |
| 2-2 | Accès à la vallée en TC / modes doux et transports alternatifs / intermodalité | Pilote global vallée | Collectivités Privés | | x <i>réflexion</i> | x <i>tests</i> | x <i>actions</i> |
| 2-3 | Accessibilité numérique à la vallée | Pilote global vallée | | x <i>réflexion</i> | X <i>aménagements</i> | X <i>aménagements</i> | |

2- Fiches Actions

Fiches du volet « Accessibilité au territoire et à la vallée »

Fiches n° 2-1 à n°2-2

Tableau récapitulatif des fiches

| N° FICHE ACTION | INTITULE DE L'ACTION | PAGE |
|-----------------|---|------|
| 2-1 | Signalisation et matérialisation des portes d'entrée et points d'accès, itinéraires d'accès à la vallée | 8 |
| 2-2 | Accès à la vallée en TC / modes doux et transports alternatifs / intermodalité | 11 |
| 2-3 | Accessibilité numérique à la vallée | 16 |

Fiche Action n°2-1

Signalisation et matérialisation des portes d'entrée et points d'accès, itinéraires d'accès à la vallée

A - Contexte et description de l'action

objectifs de cette action :

- faciliter la représentation et la localisation de la vallée
- favoriser l'accès à la rivière et aux différents sites d'activités
- informer les usagers de la vallée sur les différentes activités et sites d'intérêt de la vallée

Le schéma d'accessibilité proposé s'organiserait autour du maillage suivant :

- **Trois grandes portes d'entrée des « Gorges de la Sélune ».** figure 1. Ces portes marqueraient l'entrée dans le territoire des Gorges de la Sélune : elles favoriseraient l'identification de la vallée et sa matérialisation. Elles pourraient correspondre aux 3 villes : Ducey (sortie d'autoroute Avranches Sud), Saint-James (sortie d'Autoroute Saint James) et Saint Hilaire. Matérialisées par une aire, un totem, un office du tourisme, etc.. on y trouverait un point d'information avec plans et renvois vers les points d'accès à la vallée. De ces portes partiraient les itinéraires routiers d'accès aux « points d'accès aux Gorges de la Sélune ».
- **Six points d'accès aux « Gorges de la Sélune ».** figure 2. Pour rendre lisible et pratique l'accès à la rivière. Ces points d'accès offriraient des aires de stationnement, de services et d'information, aménagées et calibrées pour gérer les flux de fréquentation. Ils permettraient aux usagers d'y laisser leur voiture ou d'utiliser des modes de transports en commun ou modes doux, de se repérer et de s'informer sur les itinéraires et activités à proximité et de partir en promenade ou en randonnée, de pratiquer les loisirs présents à proximité du point d'accès. Ces points d'accès seraient situés : au barrage de la Roche-Qui-Boit, à l'Autre Café, au barrage de Vezins, à la Mazure, au pont des Biards et au pont de la république.

Différents points seront à travailler sur ces portes d'entrée et points d'accès :

- validation du nombre de portes d'entrée et points d'accès
- calibrage des points d'accès (certains points d'accès à la vallée en capacité de recevoir plus de visiteurs/ des groupes sur des sites de loisirs plus importants alors que d'autres points d'accès secondaires plus limités ?)
- fonction de ces portes et points (quelles informations y trouve-t-on ? Sous quelle forme ? quels services associés ?). Les services associés seront à adapter au calibrage des points d'accès (ex : taille des parkings, des sanitaires...).
- matérialisation des « portes » (site, panneau, totem, cabane, Office de tourisme, site, autre..)et des points d'accès en fonction des choix d'aménagement du reste de la vallée et de l'image souhaitée ?
- Travail transversal sur l'accessibilité PMR. Un travail préalable sur la question de l'accessibilité à tous pourrait permettre d'identifier les conditions d'accueil des PMR, de cibler les aménagements spécifiques à réaliser sur chaque points d'accès. Cf. point spécifique dans la fiche gouvernance.
- traitement paysager et architectural (innovant) des portes points d'accès en fonction des choix d'aménagement du reste de la vallée. Soigner également la qualité paysagère le long des axes d'accès à la vallée (depuis l'autoroute, depuis Ducey...), ceci afin d'éviter par exemple que des visiteurs ne soient confrontés à des paysages dégradés sur le chemin de la vallée (« verrues »)

Ces points seront à aborder notamment au travers de la mission de conception globale d'aménagement de la vallée qui sera proposée dans la fiche « gouvernance et conception globale » mais également en cohérence avec les aménagements de la voie verte (cf. Plan Vélo du CG 50).

Des éléments seront également à travailler en ce qui concerne les itinéraires d'accès à la vallée

- étude des capacités des routes menant aux points d'accès à la vallée (en fonction du calibrage de ces points et des fréquentations attendues), identification des points noirs et éventuels travaux d'aménagement
- signalisation des points d'accès à partir de routes structurantes (il serait par exemple intéressante de mettre en place des signalisations des points d'accès 1 à 6 depuis la D 976 ou la voie verte). La D976 va d'ailleurs faire l'objet d'un recalibrage sur la période 2014-2016, il sera nécessaire de croiser avec ces travaux. Les réflexions liées à la signalétique devront par ailleurs être menés en cohérence avec la signalétique de la route de gorges (cf. volet itinérance).

B - Le portage proposé (quel pilote, quels partenaires, quelle participation), les prochaines étapes, état d'avancement (du projet, de son partenariat, de son montage), l'ambition : les différents scénarii, les liens avec d'autres démarches

Portage

La réflexion sur le projet doit être abordée à l'échelle de la vallée donc par le porteur de l'ensemble de la démarche. A ce jour non identifié.

Les actions d'aménagement relèveront des collectivités locales et du Conseil général. Le portage de ces aménagements pourrait également se faire via un établissement public unique si la gouvernance en définissait un pour l'aménagement et/ou l'animation et développement de la vallée (cf. fiche gouvernance)..

Les étapes

- Décision sur lancement de la mission de conception globale et d'aménagement de la vallée (cf. fiche gouvernance).
- Elaboration du volet spécifique portant sur la définition des portes d'entrée et des points d'accès, des itinéraires d'accès
- Travaux d'aménagement

Etat d'avancement :

Pas de réflexion sur ce sujet à notre connaissance

Différents scénarii :

« **ne rien faire** » : pas d'aménagement de ces portes d'entrée et point d'accès. Ce scénario correspondrait à la situation actuelle

1- scénario minimum : aménagement d'aires de stationnement aux points d'accès. Ce scénario permettrait a minima l'accès physique à la vallée

2- scénario optimal : mise en place de portes d'entrée et de points d'accès qui comporteraient des plans de la vallée, des informations sur les activités et les itinéraires, des services (sanitaires par exemple). Signalisation des points d'accès depuis les portes et les axes principaux... Ce scénario faciliterait l'orientation dans la vallée, le repérage et l'accès aux points d'accès selon le motif de visite.

En conclusion, cette action vise une amélioration et un développement par rapport à la situation actuelle dans la vallée. Si elle n'a pas de caractère « obligatoire » sa réalisation conditionnera par contre nettement la qualité et la cohérence du développement de la vallée puisqu'elle facilitera l'accès aux différents sites d'intérêt et d'activité de la vallée

Lien avec d'autres démarches

Cette action est étroitement liée à la mission de conception globale et d'aménagement de la vallée (cf. fiche gouvernance), à l'action suivante sur l'accès à la vallée en TC et modes doux puisque cette dernière pourrait influencer sur la fonction et le contenu des points d'accès ou encore sur le calibrage des itinéraires d'accès vers la vallée

La fonction des points d'accès sera à raisonner en cohérence avec les actions des volet « itinérance », « pêche », « valorisation patrimoine », « sport loisirs » puisque des aménagements et services seront destinés aux différents usagers de la vallée

C - Les points clefs de réussite

Les points clefs de réussite pour cette action sont les mêmes que pour la mission de conception globale et d'aménagement de la vallée :

- une réflexion à lancer pendant la phase de vidange pour prendre le temps de préparer la phase d'aménagement
- un pilotage global sur l'ensemble de la vallée pour la réflexion (via la mission de conception globale) mais également ensuite pour la phase de mise en œuvre

D - Le calendrier

La réflexion sur le schéma d'accessibilité et le contenu/la matérialisation des portes d'entrée et points d'accès sera intégré dans la mission de conception globale et d'aménagement de la vallée. Toute la phase d'étude et de définition des aménagements devra débuter assez rapidement et profiter de la période de vidange, afin que les premiers aménagements puissent être réalisés lors de la phase de cicatrisation.

Cf. tableau ci-dessous pour le phasage.

Tableau récapitulatif de l'action (portage et calendrier) :

| | ACTION | PILOTE(S) | MO (S) / PARTENAIRES | CALENDRIER | | | |
|-----|---|----------------------|----------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------|---|
| | | | | URGENT 2012 - 2014 | PHASE MUTATION 2015 - 2018 | | PHASE RENAISSANCE <i>après 2018</i> |
| | | | | | VIDANGE ET ARASEMENT | CICATRISATION | |
| 2-1 | Signalisation et matérialisation des portes d'entrée et points d'accès, itinéraires d'accès à la vallée | Pilote global vallée | Collectivités | | x <i>réflexion</i> | x <i>aménagement</i> | |

E - Croisement fil rouge et durabilité de cette action

La durabilité de cette action et en particulier la prise en compte des fils rouges du schéma de développement de la vallée imposent la prise en compte des éléments suivants (liste non exhaustive) :

- la qualité environnementale et paysagère des aménagements prévus au niveau des portes d'entrée et des points d'accès qui seront les premiers points de « contacts visuels » avec la vallée et qui impacteront donc son image
- l'innovation architecturale et artistique pour les éléments d'aménagement (le mobilier urbain, de service, et les portes et points d'accès)
- des informations et des services (en particuliers aux points d'accès) adaptés à la fréquentation de la vallée par ses habitants
- un schéma global d'accessibilité et des aménagements qui doivent faciliter l'accessibilité par modes doux et transports durables
- la prise en compte des PMR
- etc...

Et en rappel permanent sur la gouvernance : assurer une participation des habitants et des acteurs locaux pour co-construire le projet.

F – Evaluation de l'action : résultats attendus, Impacts

Rappel des objectifs de cette action :

- **faciliter la représentation et la localisation de la vallée**
- **favoriser l'accès à la rivière et aux différents sites d'activités**
- **informer les usagers de la vallée sur les différentes activités et sites d'intérêt de la vallée**

L'évaluation de l'action se fera essentiellement au travers d'**indicateurs de réalisation** (les portes d'entrée et points d'accès ont-ils été mis en place et avec quelles informations et quels services ?). Les **indicateurs de résultats** seront essentiellement qualitatifs (le schéma d'accessibilité mis en place facilite-t-il l'accès à la vallée ? etc..)

En favorisant l'accès à la vallée et donc aux activités proposées, en facilitant la représentation et donc la visibilité de la vallée, cette action aura un **impact** sur l'attractivité générale de la vallée, sa fréquentation. Du point de vue économique, l'impact sera donc indirect, car il favorisera l'accès à des activités ayant elles des retombées économiques sur le territoire.

G - Les éléments financiers et pistes de financements

Postes de financement de l'action

- le coût d'étude : à intégrer au coût de la mission globale d'aménagement. L'étude devra permettre la définition des contenus et matérialisation des portes d'entrée et des points d'accès. Elle devra définir l'ensemble des aménagements et services à y attacher (parkings, sanitaires, éléments d'information, aires de repos..). Elle devra également aborder la signalisation des portes et points d'accès à partir des axes principaux, l'identification des points noirs sur les itinéraires d'accès à la Sélune. L'étude sera pilotée par la structure porteuse du projet donc du temps d'ingénierie sera mobilisé pour suivre les différents travaux.

- le coût des aménagements : seront définis par l'étude

Les estimations de coûts et les pistes de financement figurent dans le document annexe

Fiche Action n°2-2

Accès à la vallée en TC / modes doux et transports alternatifs / intermodalité

A - Contexte et description de l'action

objectifs de cette action :

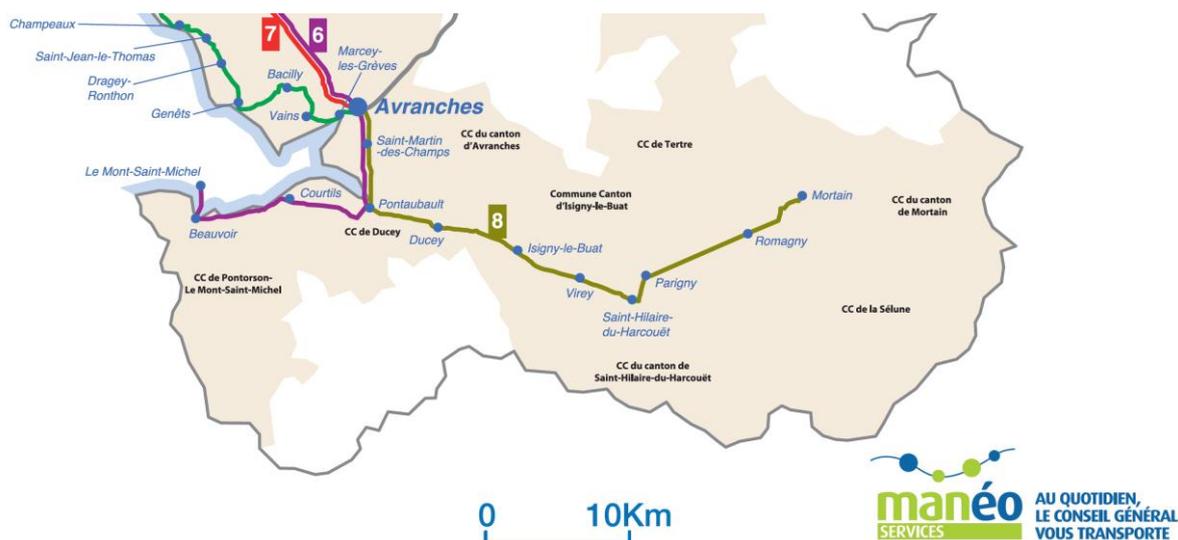
- permettre un accès à la vallée sans utiliser la voiture à partir des bourgs principaux du territoire et d'Avranches
- faciliter les déplacements entre la vallée et la baie du Mont-Saint-Michel sans utiliser la voiture. Notamment pour favoriser la mise en place d'activités reliant les deux zones (itinérance fluviales, pédestre, cyclable...)

L'objectif général est donc de favoriser la mise en place de solutions de transports en communs, de transports durables, ou transports doux permettant l'accès à la vallée et en particulier aux portes d'entrée et points d'accès (cf. fiche précédente). La présente fiche relève les différentes pistes étudiées en cabinet et en atelier, la mise en place de l'action impliquera un travail d'animation et de développement sur la vallée pour définir et mettre en œuvre une ou plusieurs solutions de transport et définir un véritable « schéma d'accessibilité TC et modes doux ».

Les cibles sont les touristes (dont les visiteurs du Mont) et les habitants (réflexion à articuler avec les travaux sur la mobilité en lien avec le PCET du Pays), en individuel et en groupe, mais à l'intérieur de ces catégories il est impératif de réfléchir aux solutions qui permettraient l'accès à la vallée aux personnes les moins mobiles : PMR, personnes âgées, familles avec jeunes enfants...

Transports en commun

La configuration la plus récente du réseau de lignes express Manéo dessert le territoire par la ligne 8 qui relie Avranches à Ducey, Isigny-le-Buat, Virey et Saint-Hilaire. Le temps de parcours depuis Avranches est de 20mn pour atteindre Ducey et 50mn pour Saint-Hilaire.



Les points d'arrêt de la ligne 8 sont situés à au moins 3km d'un point d'accès à la vallée. L'objectif de l'action serait d'identifier l'opportunité de rendre le transport commun attractif pour se rendre sur la Sélune à pied ou avec son vélo :

- à partir d'Avranches (touriste ou habitant),
- à partir des bourgs (habitants),
- et enfin de permettre une connexion en TC entre la vallée de la Sélune et la Baie du Mont Saint Michel par exemple pour permettre à des randonneurs en itinérance de se rendre à leur point de départ ou d'arrivée

Les points suivants seront à étudier avec les collectivités locales, le Conseil Général ou des opérateurs privés :

- compatibilité des horaires avec une pratique touristique ou de loisirs pour se rendre sur la Sélune d'une part (à partir d'Avranches et de bourgs) et pour réaliser un trajet entre la Sélune et le Mont d'autre part
- alternatives possibles pour atteindre les portes d'entrée ? Prêt de vélo aux arrêts, navette, ligne estivale se déportant vers la porte d'accès n°1, 2 et 4 par exemple ?
- possibilité de transporter un vélo (cf. action suivante)

point de vigilance : veiller à identifier les solutions qui permettraient l'accès à la vallée aux personnes les moins mobiles : PMR, personnes âgées, familles avec jeunes enfants...

Intermodalité :

Cette action vise à garantir l'accès à la vallée en mode doux et transports collectifs en assurant les conditions de l'inter modalité.

Différents cas à étudier :

- connexion cars/cars entre réseaux régionaux. www.lignebaie.fr/
- connexion train/cars à la gare d'Avranches
- connexion cars/vélo aux arrêts de la ligne 6 et 8
- connexion cars/modes doux vers la vallée

Ces différentes connexions répondraient aux besoins de différents usagers souhaitant se rendre dans les gorges : les touristes arrivant de Bretagne par le car ou d'Avranches par le train, les Avranchinois, les locaux desservis par des arrêts de cars Manéo.

Les points suivants seront à étudier avec les collectivités locales, le Conseil Général ou des opérateurs privés :

- les grilles horaires sont-elles coordonnées ?
- les lieux d'arrêts (cars/cars, train/cars) sont-ils proches ?
- le transport de vélo est-il permis ?
- la location de vélo ou la connexion avec d'autres modes doux ou transports durables est-elle permise aux points d'arrêt ?

Modes doux et transports alternatifs

L'objectif est de favoriser l'accès par les modes doux ou les transports alternatifs à la vallée depuis les bourgs notamment. Cela implique :

- des itinéraires sécurisés vers les points d'accès à la vallée. Le point sur le réseau pédestre et cyclable sera abordé dans la fiche itinérance.
- la présence d'offres de transports depuis les bourgs : location de vélo, prestations de transports durables (ex : calèche à cheval)

Lors des ateliers de travail les participants ont particulièrement insisté sur l'opportunité d'utiliser le cheval pour différents usages :

- transports de visiteurs entre les bourgs et les points d'accès de la vallée, entre les points d'accès (le long de la rivière)
- entretien des espaces de la vallée (transports des outils pour la gestion des espaces, transport des déchets...)

B - Le portage proposé (quel pilote, quels partenaires, quelle participation), les prochaines étapes, état d'avancement (du projet, de son partenariat, de son montage), l'ambition : les différents scénarii, les liens avec d'autres démarches

Portage

La réflexion sur le projet doit être abordée à l'échelle de la vallée donc par le porteur de l'ensemble de la démarche. A ce jour non identifié. Du temps d'ingénierie sera donc mobilisé pour rencontrer les différents acteurs liés aux déplacements et transports et proposer des pistes d'action, définir leurs conditions de mise en œuvre, assurer la cohérence d'ensemble (veiller à ce que l'offre, constitué d'initiatives publiques et privées, soit complète et adaptée à tous les publics)

Le portage des actions pourra relever des collectivités (CG, collectivités locales) en ce qui concerne le transport en commun, les infrastructures, d'acteurs privés (location de vélo par exemple).

Les étapes

- Désignation du pilote de la réflexion
- Rencontre avec les acteurs concernés sur chaque point
- Formalisation des différentes solutions proposées et des conditions de mise en œuvre dans un document de type « schéma d'accessibilité en TC et modes doux »
- Mise en œuvre des actions

Etat d'avancement :

Pas d'éléments à notre connaissance

Différents scenarii :

« **ne rien faire** » : pas de solution TC ou modes doux pour se rendre à la vallée. Ce scénario correspond à la situation actuelle où l'accès à la vallée se fait majoritairement en voiture. Ce scénario n'intègre pas un enjeu majeur de développement durable : celui des transports

1- scénario minimum : solutions inter modalité vélo depuis les TC. Ce scénario permettra aux habitants et touristes sportifs de se rendre à la vallée mais exclura les moins mobiles : PMR, personnes âgées, familles avec jeunes enfants...

2- scénario optimal : solutions multiples favorisant l'accès à tous à la vallée par des modes évitant l'usage de la voiture

Lien avec d'autres démarches

Cette action est intimement liée à l'action sur le schéma d'accessibilité de la vallée puisqu'elle pourrait influencer sur la fonction et le contenu des points d'accès ou encore sur le calibrage des itinéraires d'accès vers la vallée

C - Les points clefs de réussite

Les points clefs de réussite pour cette action:

- une réflexion à lancer pendant la phase de vidange pour prendre le temps d'étudier les différents types de transports possibles et de réaliser des tests
- un pilotage global sur l'ensemble de la vallée

D - Le calendrier

La réflexion devra débuter assez rapidement et profiter de la période de vidange.

Différents types de transports et services pourraient être testés lors de la phase de vidange et de travaux pour des touristes ou habitants désirant assister à la phase de transition et se promener dans la vallée.

La mise en place progressive des offres de transports se réalisera ensuite en parallèle du développement de la vallée

Cf. tableau ci-dessous pour le phasage.

Tableau récapitulatif de l'action (portage et calendrier) :

| | ACTION | PILOTE(S) | MO(S) / PARTENAIRES | CALENDRIER | | | |
|-----|---|----------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------------|---------------------|------------------------------------|
| | | | | URGENT 2012 - 2014 | PHASE MUTATION 2015 - 2018 | | PHASE RENAISSANCE après 2018 |
| | | | | | VIDANGE ET ARASEMENT | CICATRISATION | |
| 2-1 | Signalisation et matérialisation des portes d'entrée et points d'accès, itinéraires d'accès à la vallée | Pilote global vallée | Collectivités | x <i>réflexion</i> | x <i>aménagement</i> | | |
| 2-2 | Accès à la vallée en TC / modes doux et transports alternatifs / intermodalité | Pilote global vallée | Collectivités Privés | x <i>réflexion</i> | x <i>tests</i> | x <i>actions</i> | |

E - Croisement fil rouge et durabilité de cette action

La durabilité de cette action et en particulier la prise en compte des fils rouges du schéma de développement de la vallée imposent la prise en compte des éléments suivants (liste non exhaustive) :

- la nécessité d'identifier des modes de transports innovants et durables pour accéder à la vallée
- des types de transports adaptés à la fréquentation de la vallée par ses habitants et en particulier les moins mobiles
- optimiser les créations potentielles d'activités et d'emplois via le développement d'une nouvelle offre de transports (location de vélo, prestataires pour des navettes...)
- etc...

Et en rappel permanent sur la gouvernance : assurer une participation des habitants et des acteurs locaux pour co-construire le projet.

F – Evaluation de l'action : résultats attendus, Impacts

Rappel des objectifs de cette action :

- **permettre un accès à la vallée sans utiliser la voiture à partir des bourgs principaux du territoire et d'Avranches**
- **faciliter les déplacements entre la vallée et la baie du Mont-Saint-Michel sans utiliser la voiture. Notamment pour favoriser la mise en place d'activités reliant les deux zones (itinérance fluviales, pédestre, cyclable...)**

L'évaluation de l'action se fera essentiellement au travers **d'indicateurs de réalisation** (des transports alternatifs à la voiture ont-ils été mis en place ?). Les **indicateurs de résultats** seront essentiellement qualitatifs (l'offre de transport proposée facilite-t-elle l'accès à la vallée pour tous ? etc..)

En favorisant l'accès à la vallée et donc aux activités proposées, cette action aura un **impact** sur l'attractivité générale de la vallée, sa fréquentation. Du point de vue économique, l'impact sera donc indirect, car il favorisera l'accès à des activités ayant elles des retombées économiques sur le territoire.

G - Les éléments financiers et pistes de financements

Postes de financement de l'action

- le coût de la réflexion /animation / développement : la réflexion sur les modes de transports à développer devra être pilotée par le porteur de l'ensemble de la démarche. Du temps d'ingénierie sera donc mobilisé pour rencontrer les différents acteurs liés aux déplacements et transports et proposer des pistes d'action, définir leurs conditions de mise en œuvre, assurer la cohérence d'ensemble (veiller à ce que l'offre, constitué d'initiatives publiques et privées, soit complète et adaptée à tous les publics)
- le coût des actions : sera défini en fonction des réflexions menées et pourront relever de financement publics (transports en commun, modes doux..) ou privés (prestataires pour des navettes, location de vélo..)

Les estimations de coûts et les pistes de financement figurent dans le document annexe

Fiche Action n°2-3

Accessibilité numérique à la vallée

A - Contexte et description de l'action

objectifs de cette action :

- Permettre un accès Internet Haut-Débit (THD) aux pôles structurants (La Mazure, pôle de Vezins) afin de développer leur activité
- Permettre une couverture en Internet mobile (ex : smartphones) sur la vallée pour favoriser la mise en place de services de m-tourisme
- Améliorer la couverture en téléphonie mobile

Comme présenté plus bas dans la rubrique « étapes du projet », cette action nécessitera dans un premier temps une étude de faisabilité sur ces 3 objectifs croisant d'une part le niveau de service attendu pour les usagers de la vallée et d'autre part la faisabilité technique et financière des solutions.

En l'état actuel des connaissances (contact avec Manche Numérique), les différentes solutions pourraient être :

1. Permettre un accès Internet Haut-Débit (THD) aux pôles structurants (La Mazure, pôle de Vezins) afin de développer leur activité
Une étude, commandée par la commune d'Isigny-le-Buat, a permis d'identifier la faisabilité technique et le budget à affecter pour relier la Base de la Mazure et le pôle de Vezins à la fibre optique.
Ces aménagements permettraient donc l'accès très haut débit à la porte d'accès n°3 (Vezins) et n°4 (Mazure) soit les pôles structurants du futur Schéma de développement de la vallée.
Le chiffrage de cette opération devra être actualisé mais on en connaît les grandes lignes.

2. Permettre une couverture en Internet mobile (ex : Smartphones) sur la vallée pour favoriser la mise en place de services de m-tourisme

Deux solutions peuvent être envisagées :

- Le réseau téléphonie mobile. Le seul levier envisagé pour inciter des opérateurs à installer leurs antennes sur la zone serait l'installation par les collectivités de pylônes (reliés à la fibre optique) sur lesquels les opérateurs installeraient leurs antennes (interrogation sur nécessité de financer également les antennes). Cette première solution entraînerait une amélioration de la couverture 3G.
- Le wifi. Par l'installation d'antennes radio sur des points hauts existants et la mise en place de conventions avec les opérateurs pour que leur usagers aient accès à l'Internet wifi (migration automatique)

Ces deux solutions présentent des spécificités en termes de performance, de coût, de faisabilité... L'étude de faisabilité devra déterminer la solution adaptée aux enjeux et capacités du territoire.

3. Améliorer la couverture en téléphonie mobile

Renvoi à l'amélioration du réseau de téléphonie mobile. Cf point 2.

B - Le portage proposé (quel pilote, quels partenaires, quelle participation), les prochaines étapes, état d'avancement (du projet, de son partenariat, de son montage), l'ambition : les différents scénarii, les liens avec d'autres démarches

Portage

La réflexion sur le projet doit être abordée à l'échelle de la vallée donc par le porteur de l'ensemble de la démarche. A ce jour non identifié. Manche Numérique sera le partenaire technique sur l'étude de faisabilité.

Les actions d'aménagement relèveront des collectivités locales. Le portage de ces aménagements pourrait également se faire via un établissement public unique si la gouvernance en définissait un pour l'aménagement et/ou l'animation et développement de la vallée (cf.

fiche gouvernance)..

Les étapes

- étude de faisabilité sur les 3 objectifs croisant d'une part le niveau de service attendu pour les usagers de la vallée et d'autre part la faisabilité technique et financière des différentes solutions.
- Etapes de négociation avec les opérateurs de téléphonie selon scenario envisagé
- Travaux d'aménagement et mise en place des conventions selon scenario

Etat d'avancement :

Pas de réflexion sur ce sujet à notre connaissance sauf sur la connexion fibre optique (Isigny-le-Buat).

En revanche les Offices du Toursime du Sud Manche travaillent sur les « offres numériques et itinérance », il conviendra donc de s'assurer de la capacité du réseau dans la vallée à permettre l'accès à ce type de service

Différents scenarii :

« **ne rien faire** » : Pas d'amélioration de l'accès haut débit pour les pôles structurants. Pas d'amélioration de la couverture Internet Mobile. Ce scenario limiterait considérablement les offres de connaissance, d'orientation et de promotion de la vallée

1- scenario minimum : Internet Haut- Débit sur les pôles structurants (Mazure, Vezins, etc....). Ce scenario favoriserait le développement de ces pôles et des activités annexées.

2- scenario optimal : Internet Haut- Débit sur les pôles structurants (Mazure, Vezins, etc....) et amélioration de la couverture Internet mobile. Ce scenario permettrait la mise en place d'offre innovante (m-tourisme) permettant de s'orienter, de s'informer à partir de son mobile.

En conclusion, cette action vise une amélioration et un développement par rapport à la situation actuelle dans la vallée. Si elle n'a pas de caractère « obligatoire » sa réalisation conditionnera par contre nettement la qualité et la cohérence du développement de la vallée puisqu'elle facilitera l'accès à la vallée, le développement de services aux touristes et usagers, le développement de l'activité des pôles structurants

Lien avec d'autres démarches

Cette action est étroitement liée à la mission de conception globale et d'aménagement de la vallée (cf. fiche gouvernance).

C - Les points clefs de réussite

Les points clefs de réussite pour cette action :

- une réflexion à lancer pendant la phase de vidange pour prendre le temps de préparer la phase d'aménagement
- une étude de faisabilité identifiant bien les besoins d'une part et les différentes solutions d'autre part de manière à identifier les solutions les plus pertinentes
- un pilotage global sur l'ensemble de la vallée pour la réflexion (via la mission de conception globale) mais également ensuite pour la phase de mise en œuvre

D - Le calendrier

L'étude de faisabilité devra être lancée rapidement afin que les premiers aménagements puissent être réalisés lors de la phase de cicatrisation (voir plus tôt en ce qui concerne la connexion de la Mazure à la fibre optique)

Cf. tableau ci-dessous pour le phasage.

Tableau récapitulatif de l'action (portage et calendrier) :

| | ACTION | PILOTE(S) | MO (S) / PARTENAIRES | CALENDRIER | | | |
|-----|-------------------------------------|-------------------------|----------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------|------------------------------------|
| | | | | URGENT 2012 - 2014 | PHASE MUTATION 2015 - 2018 | | PHASE RENAISSANCE après 2018 |
| | | | | | VIDANGE ET ARASEMENT | CICATRISATION | |
| 2-3 | Accessibilité numérique à la vallée | Pilote global vallée | | x réflexion | x aménagements | x aménagements | |

F – Evaluation de l'action : résultats attendus, Impacts

Rappel des objectifs de cette action :

- **Permettre un accès Internet Haut-Débit (THD) aux pôles structurants (La Mazure, pôle de Vezins) afin de développer leur activité**
- **Permettre une couverture en Internet mobile (ex : smartphones) sur la vallée pour favoriser la mise en place de services de m-tourisme**
- **Améliorer la couverture en téléphonie mobile**

L'évaluation de l'action se fera essentiellement au travers **d'indicateurs de réalisation** (solutions retenues, aménagements). Les **indicateurs de résultats** seront quantitatifs (taux de couverture) et qualitatifs (les solutions installées permettent-elles le développement d'activités, de nouveaux services, une meilleure information et promotion de la vallée ? etc..)

En favorisant l'accès numérique à la vallée et donc aux activités proposées, en facilitant la représentation et donc la visibilité de la vallée, cette action aura un **impact** sur l'attractivité générale de la vallée, sa fréquentation. Du point de vue économique, l'impact sera donc indirect, car il favorisera l'accès à des activités ayant elles des retombées économiques sur le territoire.

G - Les éléments financiers et pistes de financements

Postes de financement de l'action

- l'étude de faisabilité en partenariat avec Manche Numérique.
- le coût des aménagements : seront définis par l'étude

Les estimations de coûts et les pistes de financement figurent dans le document annexe