

SCHEMA CYCLABLE

Communauté de Communes Pévèle Carembault

PREAMBULE

Une des 5 dimensions du projet de territoire approuvé en 2017 vise à répondre aux besoins des habitants en termes de déplacements et d'accès numériques.

Pour y parvenir, la communauté de Communes a souhaité s'engager sur l'amélioration des conditions de déplacements des habitants pour une meilleure qualité de vie sociale, économiques et environnementale avec pour objectifs affirmés :

- Amener chacun à modifier son comportement afin de réduire l'usage de la voiture individuelle
- Améliorer l'offre de pistes cyclables
- Favoriser le rabattement vers les principales gares et pôles d'échanges.

L'étude TTK réalisée en 2016/2017 a mis en exergue la nécessité de développer la pratique cyclable en :

- Mettant en place des cheminements cyclables de rabattement vers les gares
- Développant un réseau cyclable structuré et maillé

C'est dans ce contexte que la Pévèle Carembault a initié l'élaboration de son schéma cyclable.

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), organe technique du ministère de l'écologie et du développement durable, définit un schéma cyclable en ces termes : « un outil de programmation et de planification qui permet au gestionnaire de définir une politique d'aménagement en la matière et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel ».

Définir une politique d'aménagement cyclable, c'est attester de la volonté de la collectivité de mettre en place un projet cohérent regroupant toutes les composantes de la chaîne du déplacement à vélo : continuité des cheminements cyclables, stationnement des vélos, sécurité des usagers, signalisation, cohabitation avec les autres modes, intermodalité...

Pourquoi réaliser un schéma cyclable ?

Comme en atteste les expériences d'autres territoires, la réalisation d'un schéma cyclable sur un territoire donné contribue au développement de l'usage des modes cyclables. Elle est un facteur d'encouragement à la pratique du vélo par les personnes évoluant sur ce territoire, qu'ils en soient résidents, employés, chalands, visiteurs à d'autres titres, ou encore en transit.

Trois principaux objectifs d'un schéma cyclable peuvent être définis :

Le premier consiste à favoriser les déplacements quotidiens à vélo. La présence d'itinéraires et d'équipements à destination des usagers du vélo donne une visibilité à ce mode de transport qui se traduit par l'augmentation de la part modale du vélo, mode de transport sain, écologique et économique.

Les bénéfices de la croissance de l'usage du vélo se font ressentir individuellement et collectivement. Le report modal d'une partie des déplacements qui se font traditionnellement en voiture vers le vélo est tout d'abord synonyme d'une amélioration de la qualité de l'air : le vélo n'émet aucun polluant, contrairement à la voiture.

Les avantages de l'usage du vélo sont nombreux en termes de santé publique : non seulement l'air que l'on respire est plus sain, mais, puisque la pratique cyclable constitue une activité physique et sportive, les personnes se déplaçant à vélo sont moins à même d'être en surpoids ou d'être enclins à des troubles cardiovasculaires. La pratique du vélo pour les déplacements quotidiens contribue aussi à la réduction de la pollution visuelle et sonore associée à l'usage des modes motorisés.

L'élaboration d'un schéma cyclable participe de surcroît à l'augmentation de la sécurité des cyclistes et des utilisateurs des autres modes doux, et permet ainsi de réduire les risques d'accidents entre ces derniers et les modes motorisés. En effet, plus la pratique du vélo est répandue, moins le risque pour les cyclistes est important : c'est le phénomène de la « masse critique ».

Enfin, le report modal de la voiture au cycle contribue à baisser le budget transport des ménages. Les dépenses en transport concernent aujourd'hui en moyenne 18 % du budget d'un ménage français, or deux tiers des déplacements sont effectués en voiture et les prix du carburant sont en hausse.

Le second objectif d'un schéma cyclable est de valoriser l'attractivité touristique du territoire. C'est notamment le cas sur un territoire comme celui de Pévèle Carembault, qui dispose de nombreux atouts qui en font un espace de loisirs – nature reconnu. L'existence d'un schéma cyclable au niveau local, couplé aux infrastructures mises en place à d'autres échelles (départementale, régionale, nationale...) contribue à la promotion et à la valorisation des sites et des équipements touristiques en assurant une desserte sécurisée et autour de laquelle il existe une campagne de communication. Le tracé et l'aménagement de circuits et autres grands itinéraires cyclables à visée touristique sont par excellence un outil de mise en valeur du territoire et de ses atouts naturels.

Enfin, le principal objectif d'un schéma cyclable consiste à mettre en cohérence l'ensemble des projets cyclables existants ou prévus par les collectivités : continuité des itinéraires, types d'aménagements à mettre en œuvre, politique de stationnement des vélos... Parce qu'elle est une démarche collective requérant la rencontre et la coopération entre plusieurs acteurs institutionnels, la définition d'un schéma cyclable permet d'aboutir à un projet global prenant en compte les besoins et les spécificités de chacun.

Le schéma cyclable de Pévèle Carembault détermine et permet de programmer les liaisons cyclables d'intérêt communautaire à réaliser afin de créer un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'agglomération. Si l'on souhaite développer l'usage du vélo, il est indispensable d'offrir des itinéraires sécurisés, lisibles, cohérents, directs et confortables.

Le schéma directeur vélo de la Pévèle Carembault prévoit également de déployer des services favorisant l'usage du vélo. Enfin, il permet d'encourager la pratique du vélo par le biais d'actions de communication.

La mise en place du schéma directeur vélo va contribuer à l'amélioration et à la valorisation du cadre de vie sur le territoire de la CCPC.

Le présent document décrit les actions qui vont être mises en œuvre dans le cadre de la politique cyclable de la CCPC.

Les interventions du schéma porteront donc à la fois sur :

- Les déplacements à caractère utilitaire (déplacement quotidien entre le domicile et les pôles générateurs, tels que les lieux de travail, les établissements scolaires...);
- Les déplacements à caractère de loisirs et nature (déplacement de promenade, cyclotourisme, ...) dans une moindre mesure
- Les services associés permettant de développer les usages du vélo

LES ENJEUX DU SCHEMA CYCLABLE

Définition

Le schéma cyclable doit permettre d'organiser le développement de l'usage du vélo sur l'agglomération. L'objectif est d'établir un réseau cohérent, attractif, et de développer des services complémentaires permettant d'accroître l'usage du vélo et répondre aux objectifs ambitieux du projet de territoire.

Publics visés

Le schéma cyclable cherchera à répondre en priorité à des pratiques utilitaires de cyclistes de niveau moyen. Les pratiques loisirs viendront en complément.

1. Les déplacements utilitaires

Le schéma directeur vise d'abord à développer les déplacements utilitaires à vélo c'est-à-dire les déplacements :

- Depuis le domicile vers le lieu de travail pour les adultes, en alternative à l'utilisation de la voiture,
- Depuis le domicile vers le collège, le lycée ;
- De proximité depuis le domicile pour des motifs d'achat vers les commerces ou les services de proximité.

Les trajets de 1 à 3 kilomètres sont ceux sur lesquels le report modal est maximum. Au-delà de 3 kilomètres, les jeunes abandonnent le vecteur vélo, seuls les cyclistes adultes aguerris continuent à utiliser le vélo. Au-delà de 5 kilomètres, le vélo entre en concurrence avec la voiture ou les transports en commun (effort physique intense, temps de trajets trop longs ...), seuls quelques sportifs entraînés pourront parcourir ces distances pour rejoindre leur site de travail.

2. Les déplacements de loisirs

Même si ce public ne constitue pas la cible prioritaire du schéma, il a été décidé de développer certains itinéraires touristiques afin de répondre à une demande réelle et encourager une pratique plébiscitée, surtout le week-end. Les déplacements vélo loisirs revêtent une toute autre logique basée sur l'agrément et la sécurité face au trafic motorisé. Ils se concentrent sur des déplacements en aller-retour depuis le domicile vers des zones de détente pour les familles ou des déplacements en boucle et desservant un (des) site (s) attractifs. Une balade de 20 à 30 kilomètres dans la journée reste un maximum atteint par des familles à vélo, pause de midi comprise, la majorité se limitant à une quinzaine de kilomètres par sortie.

Objectifs

Les itinéraires cyclables proposés au sein du schéma directeur doivent assurer à minima une continuité entre les pôles générateurs. Ils doivent également rechercher les meilleures solutions de franchissements des points durs et assurer des trajets les plus directs possibles. La question des services associés est aussi essentielle dans le développement du deux roues sur le territoire.

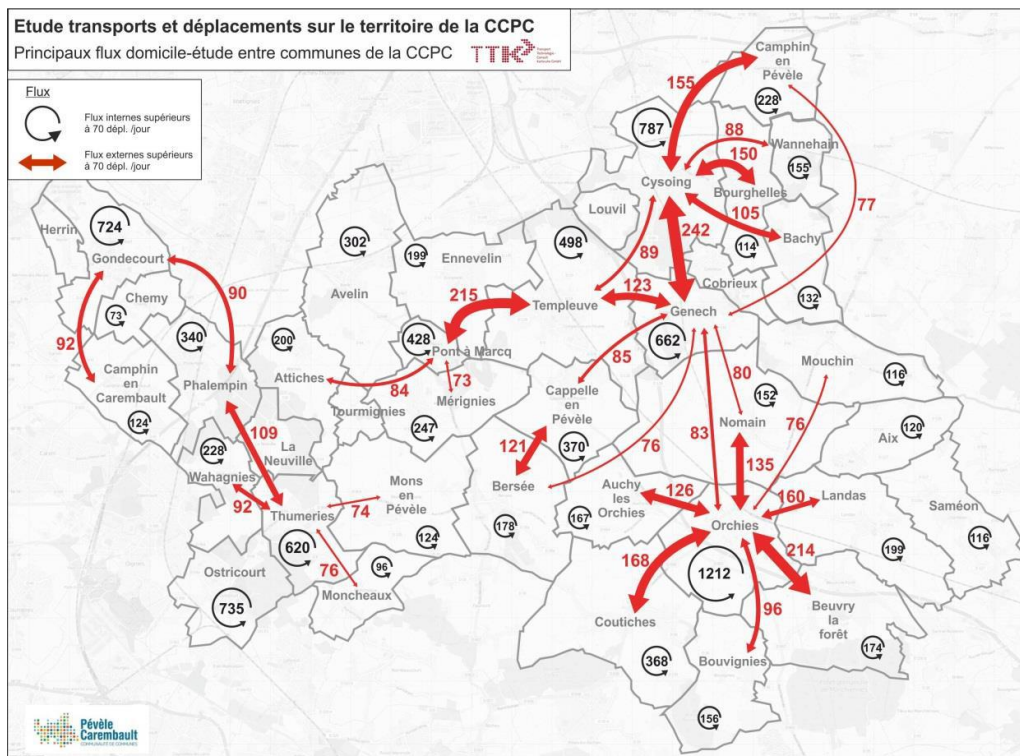
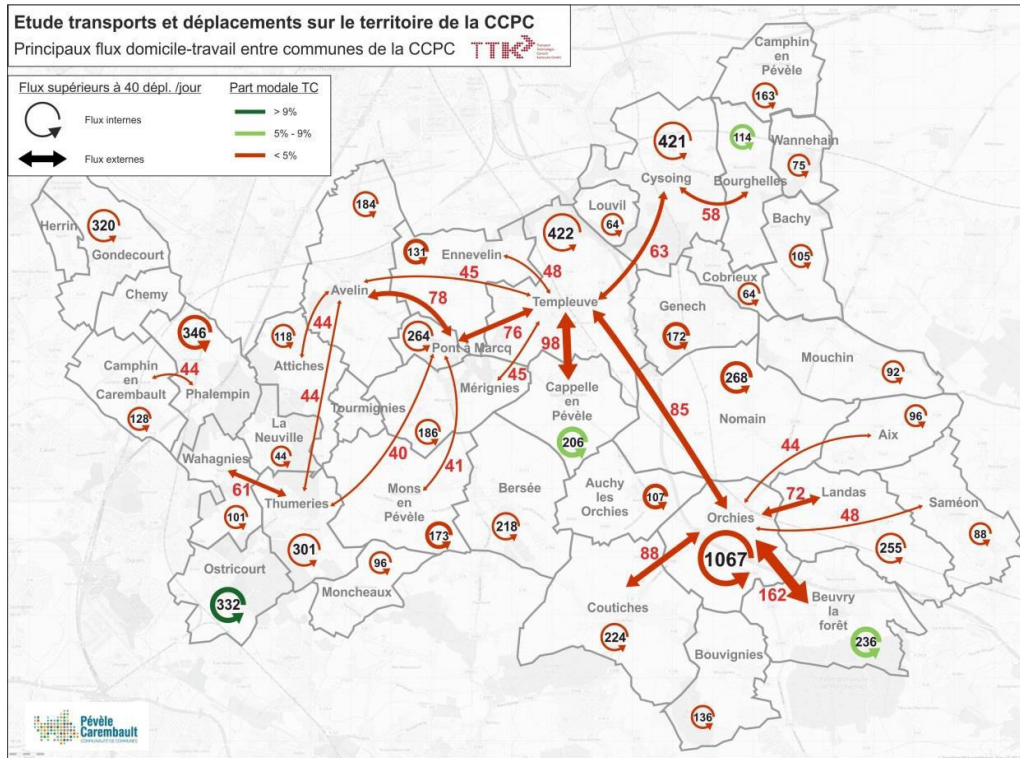
Trois objectifs prioritaires ont donc été retenus :

- 1- La réalisation d'un réseau cyclable à vocation utilitaire, pour les déplacements à vélo du quotidien depuis le domicile vers les lieux de travail, et pour les plus jeunes, vers les collèges et les lycées. Ce réseau doit permettre de :
 - Faciliter la circulation des cyclistes actuels dans leurs déplacements de proximité et d'inciter à la pratique du vélo pour les non-utilisateurs ;
 - Assurer la sécurité des cyclistes lors de leurs trajets par différentes solutions d'aménagements, de l'espace dédié type piste cyclable à l'espace partagée (zone 30, zone de rencontre...)
- 2- La réalisation d'itinéraires cyclables de loisirs ou de boucles cyclables à vocation touristique. Ces itinéraires devront permettre de :
 - Encourager la pratique du vélo à travers une pratique de loisirs plébiscitée par les français ;
 - Favoriser la promenade familiale en dehors des axes de circulation majeurs, et favoriser ainsi la découverte des sites de loisirs sur le territoire.
- 3- Le développement de services vélos associés. L'aménagement de liaisons cyclables doit en effet s'accompagner d'un ensemble de mesures complémentaires qui limite la priorité donnée à l'automobile et facilite l'usage du vélo. Il sera ainsi proposé :
 - Un développement du stationnement cyclable en intermodalité directe avec les transports collectifs afin de permettre un rabattement efficace ;
 - Un jalonnement des itinéraires permettant à la fois d'assurer la continuité des itinéraires cyclables, un rabattement vers le réseau cyclable ainsi qu'une homogénéité dans la signalisation,
 - Une communication et une sensibilisation à l'intention des habitants

CONSTAT

Le territoire dispose de nombreux atouts qui permettent d'envisager avec optimisme le développement de la pratique du vélo et qui justifient que la collectivité s'empare du sujet.

L'étude TTK avait montré l'importance des déplacements locaux, intra- ou inter-communaux, pour les déplacements domicile-travail ou domicile-étude. Ces trajets de courte portée, sont par nature très favorables à l'usage du vélo.



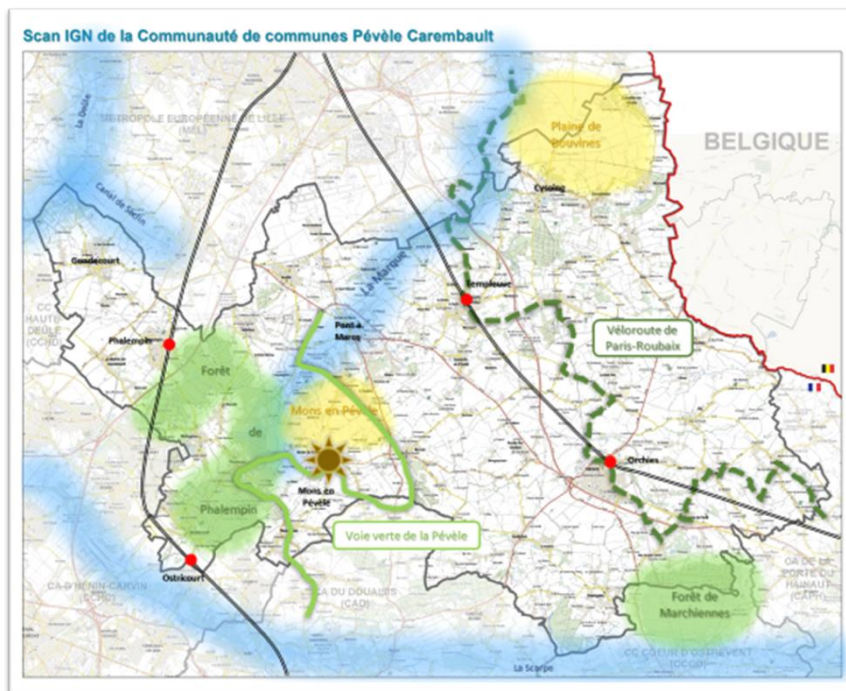
Des pratiques utilitaires encouragées par les pratiques loisirs

Le territoire dispose d'une bonne image en matière de vélo loisirs : la Voie verte (voie du sucre ou du « PP », de la Scarpe), des excursions le long de la Marque, de la Deûle, dans les forêts de Phalempin ou de Marchiennes, autres boucles VTT, les pavés du Paris-Roubaix,...

Pévèle Carembault révèle un potentiel de loisirs-nature important à valoriser avec :

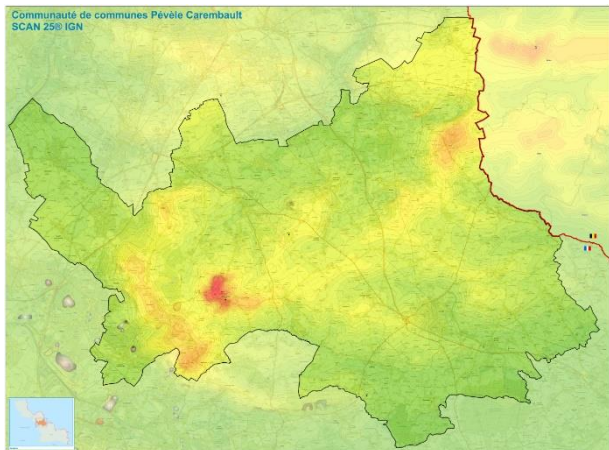
- De grands marqueurs paysagers : Vallées, ensembles boisés, parcellaire agricole ...
- Un patrimoine historique à valoriser : champs de bataille, ...

Seule la voie verte de la Pévèle apparaît aujourd'hui comme élément structurant, point de départ d'un schéma à construire



Ces pratiques incitent les ménages à s'équiper de vélo, à prendre l'habitude d'en faire... de quoi se lancer dans une pratique du quotidien.

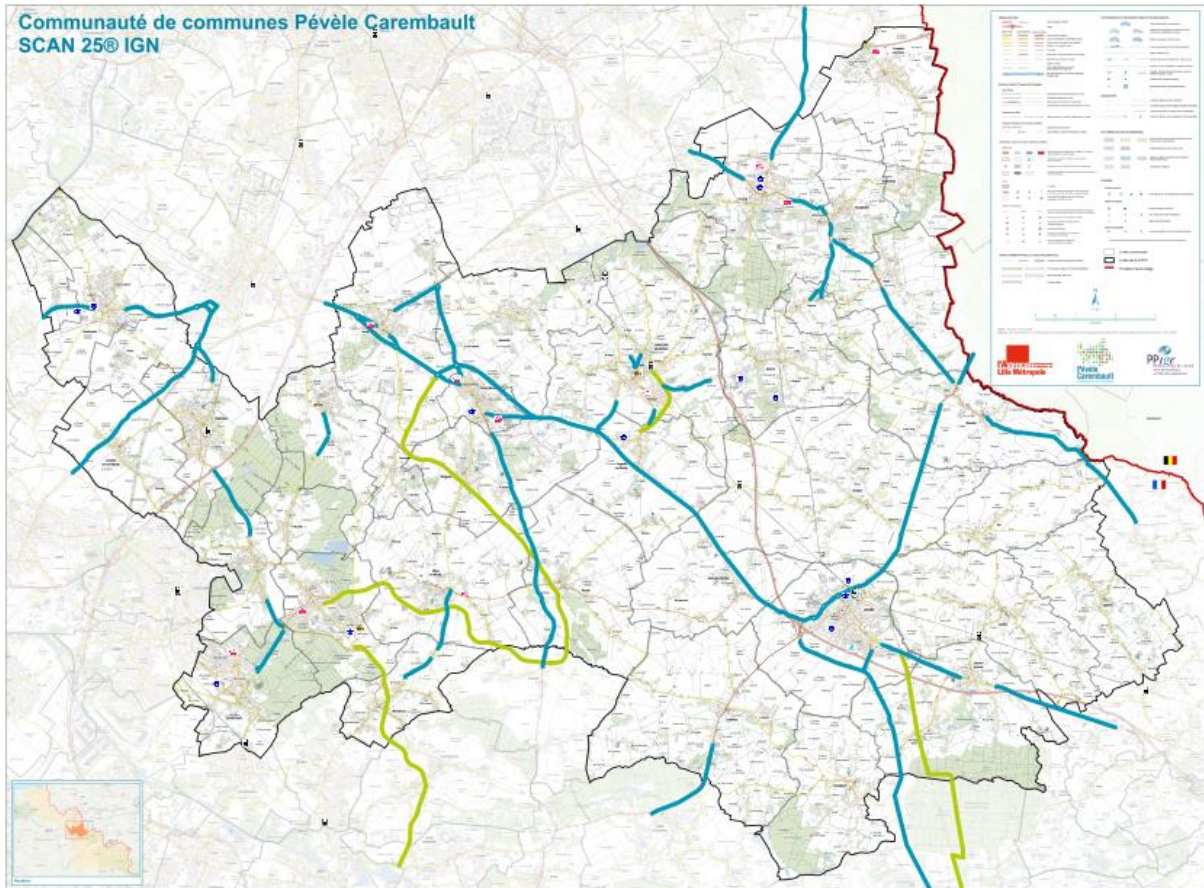
Par observation on note aujourd'hui une certaine pratique du vélo utilitaire, sans pouvoir néanmoins la quantifier.



La topographie du territoire est plutôt favorable à la pratique du vélo et les quelques reliefs sont très prisés des cyclistes amateurs.

Un territoire peu équipé malgré un réseau important de voies

L'essentiel des aménagements cyclables existant sur le territoire se trouvent le long de voies départementales fréquentées mais peu d'aménagements en sites propres ce qui n'encourage pas à la pratique (trafic et vitesse des véhicules motorisés peu compatibles avec une pratique non experte du vélo) . Par ailleurs ces aménagements ne sont pas ou peu entretenus (cailloux, végétation, débris divers, ...) ce qui les rend peu confortables.



150km d'aménagements déjà recensés

Un enjeu : gérer les ruptures

Pour les déplacements à vélos, les ruptures signifient la nécessité de faire des détours pour atteindre les points de franchissements. Pour les cyclistes, ils signifient de la fatigue et une moindre efficacité du déplacement.

Trois grands types de ruptures linéaires marquent, à des degrés différents le territoire :

- Les autoroutes A1 et A23
- Les voies ferrées (TGV, TER)
- Les éléments naturels (forêts, cours d'eau, ...)

Il s'agira de réussir à gérer et valoriser les franchissements de ces ruptures.

LE SCHEMA FINAL

L'élaboration du schéma directeur cyclable de Pévèle Carembault s'est donc faite à partir de nombreux éléments : la connaissance des usages du vélo en France tout comme localement, le diagnostic de la situation actuelle à partir des informations transmises par les communes, les objectifs définis, la concertation avec les élus et les partenaires ...

Le schéma comprend 3 Volets :

- Un volet « infrastructures » qui porte sur les itinéraires et le jalonnement
- Un Volet stationnement
- Un volet « Accompagnement au changement » qui détaille les actions de sensibilisation, de communication, de promotion et d'offre de service

Volet « Infrastructure »

Trois axes pour l'élaboration des tracés du schéma ont été retenus :

1. Favoriser la pratique quotidienne du vélo comme moyen de déplacement
2. Permettre l'accès aux grands sites de nature et de loisirs
3. Construire un schéma d'ensemble cohérent et continu, présentant des principes de liaisons

Il s'agit donc d'un schéma de principe : il reviendra à chaque territoire d'effectuer des études de faisabilité pour déterminer quels aménagements et quelles localisations fines privilégier pour l'aménagement de voies cyclables. Le but du schéma étant bien de montrer les tracés à effectuer prioritairement sur le territoire au regard des éléments évoqués au long de la démarche et des méthodes d'élaboration retenus.

Un schéma hiérarchisé

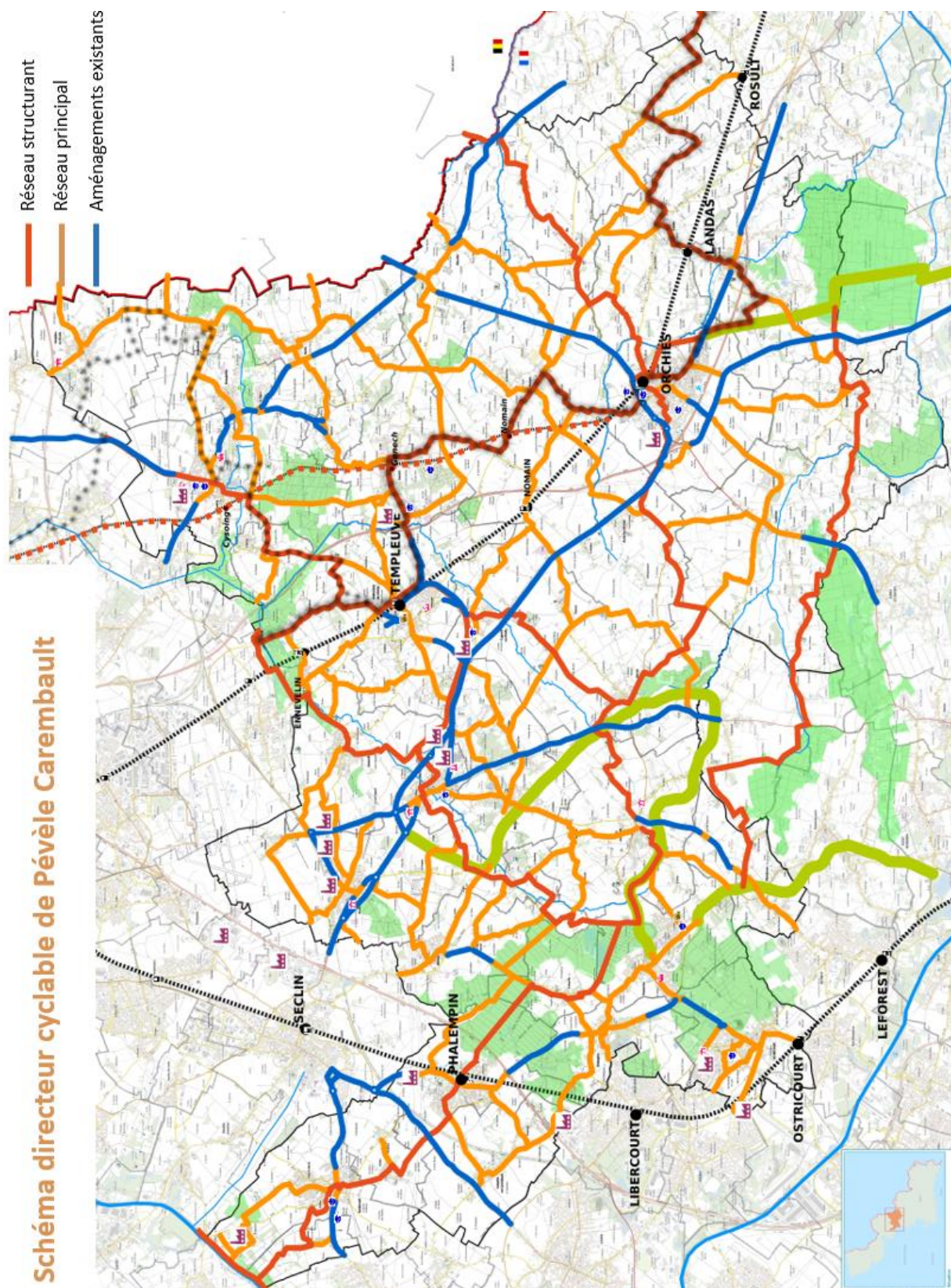
Les lignes directrices traduisent le niveau premier de l'intention de projet : relier les bourgs aux polarités et les bourgs entre eux.

Le schéma souhaite prioriser deux types de liaisons :

- Le **rabattement** vers les pôles d'échanges, les établissements scolaires, les équipements communautaires, les liaisons intercommunales
- Les **itinéraires à vocation de loisirs**

Spatialement, le schéma distingue :

- Un **réseau structurant** qui représente l'ossature du schéma à construire et propose des liaisons qui traverse la Pévèle Carembault et relie les grands éléments du territoire (Deûle, Forêt de Phalempin, Marque, plaine de Bouvines, Forêt de Marchiennes, ...),
- Un **réseau principal** constitué de plusieurs réseaux organisés autour des gares et pôles d'échanges, des établissements scolaires, des zones d'activités, des grands équipements. Ces pôles sont non seulement reliés les uns aux autres grâce à de grands tracés de principes, mais sont aussi reliés aux communes qui leur sont proches (à moins de 3 kilomètres), afin d'assurer une bonne desserte cyclable des commerces, établissements scolaires, services publics et infrastructures de transports qui s'y trouvent.



Des aménagements adaptés

Les aménagements cyclables doivent être adaptés à chaque usage du vélo par ses utilisateurs.

Le Schéma cyclable de Pévèle Carembault privilégie **l'utilisation et la sécurisation du réseau de voirie secondaire et local** qui propose un maillage dense et peu circulé ce qui convient parfaitement à pratique du vélo. Cependant, le recours à des aménagements plus lourds s'effectuera en fonction des besoins de sécurisation et du niveau de trafic constaté.

Les aménagements seront de différente nature :

- **Voie verte** : Voie exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.



Voie verte, Mons-en-Pévèle

- **Piste cyclable** : Chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues



Piste cyclable, rue de la Planque, Pont-à-Marcq

- **Bande cyclable** : Voie exclusivement réservée aux cycles de deux et trois roues.



Rue de Lille, Templeuve

- **Voie locale cyclabilisée** : Voie à faible circulation où la place du vélo est valorisée



- **Ecluses** : Resserrement de la chaussée pour les véhicules qui passent de façon alternée. Les cyclistes passent sur des voies qui leur sont dédiées.



CHICANE



ÉCLUSE

Permisapoints.fr

- Les **chaussées à voie centrale banalisée** (Chaucidou) : Chaussée à voie centrale bidirectionnelle permettant la circulation des cyclistes sur les bandes cyclables aux extrémités. Pour se croiser, les véhicules doivent se déporter sur les rives.



Principe de fonctionnement d'une CVCB

Dans certains cas, il sera nécessaire de revoir ponctuellement le **plan de circulation communal** (mise en sens unique, zone 30, contresens cyclable, ...)

Pour pérenniser l'usage des aménagements réalisés, il est indispensable de prévoir leur **entretien régulier**.

Le Jalonnement

Un jalonnement adéquat des itinéraires permet aux cyclistes de pouvoir se diriger vers les équipements d'intérêt public (gare, mairie, centre-ville, bibliothèque, infrastructures de sport...) grâce à une signalétique adaptée et régulière. Les directions vers les communes limitrophes peuvent aussi être indiquées.

Le Jalonnement vise à apporter à l'utilisateur une information claire, efficace et homogène qui permettent de :

- Renforcer la cohérence et l'efficacité du réseau cyclable.
- Faire connaître de nouveaux itinéraires "malins" (raccourcis...) aux usagers.
- Sécuriser les déplacements à vélo.
- Valoriser le réseau et les aménagements cyclables.
- Contribuer au développement touristique local.



Le jalonnement contribue également à informer l'automobiliste de la présence des probables de cyclistes et l'inciter à la prudence



Enfin, le jalonnement peut participer à la construction de l'identité pour le réseau et constitué une marque pour le territoire, un outil de valorisation et de communication



Volet Stationnement

La question du stationnement est un élément majeur pour une politique de développement du vélo. En effet, l'absence de stationnement à l'origine ou la destination d'un déplacement constitue un frein à la pratique.

Aménager des stationnements publics

Le schéma prévoit donc un programme de déploiement du stationnement sur le territoire. Le type de stationnement proposé diffère selon la durée du stationnement, et donc de l'usage fait de l'itinéraire sur lequel il se trouve.

Pour le stationnement aux abords des gares et pôles d'échanges, le stationnement sous abri fermé et accessible sur abonnement sera privilégié.



Pour les arrêts de moyenne à longue durée (de la demi-journée à plusieurs jours), il convient de prévoir a minima des arceaux dans un abri à vélo.



Pour les arrêts minute et le stationnement de courte durée (équipements publics, terrains de sport, cinémas, centre-bourg), la pose d'arceaux est recommandée. Un arceau peut accueillir deux vélos. Le nombre d'arceaux dépend de la fréquentation du site. Le stationnement de type « pince-roues » est à éviter.



Faire aménager des stationnements privés

Par ailleurs, le schéma propose de développer le stationnement privé et recommande de :

- Faire respecter les normes de construction dans les logements collectifs et bâtiments de bureaux neufs et valoriser les opérations les plus vertueuses
- Inciter à l'aménagement de stationnement dans les logements collectifs et bâtiments économiques existants qui en sont dépourvus

Volet Accompagnement au changement

Pour compléter les deux premiers volets consacrés aux aménagements et aux équipements, le schéma s'attachera à engager une dynamique vertueuse et créer un environnement favorable à la pratique cycliste à travers plusieurs actions :

- Encourager la population à pédaler en participant et définissant le type d'animation à mener lors d'évènement nationaux (semaine du développement durable, semaine de la mobilité, fête du vélo, Paris -Roubaix) ou locaux (Folles randos), en accompagnant les actions déjà engagées, en relayant les manifestations organisées par les clubs, associations, partenaires, en aidant à l'équipement de la population / à l'achat d'un vélo électrique
- Développer une éducation au vélo

Des actions d'apprentissage du vélo pourront être proposées sur le territoire. Ces formations permettent, en accompagnant des cyclistes sur un parcours, ou dans un espace sécurisé, d'expliquer ou de rappeler les bons réflexes et les bases d'une pratique sûre du vélo. Il pourrait être intéressant de faire connaître ces actions et d'envisager une diversification des types de public à rencontrer : remise en selle pour tout public, salariés des entreprises, établissements scolaires, à l'occasion d'évènements et de manifestations, ... Les automobilistes seront également sensibilisés sur les sujets de sécurité à l'égard des vélos (auto-école, PDE, clubs, associations, ...) .
- Diffuser l'information en déclinant les priorités et actions de la collectivité dans une campagne de communication grand public et en proposant des documents d'informations sur les balades en vélo à l'échelle de la Pévèle Carembault, le réseau cyclable, le stationnement, les locations de service, les structures d'accueil « vélo-friendly » (restaurant, gites, ...) ...

MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre opérationnelle du schéma cyclable s'effectuera suivant deux axes :

Un premier axe qui vise en concertation avec les partenaires, à réaliser l'aménagement des itinéraires continus qui ne demandent pas de travaux ni d'acquisitions (essentiellement peinture et jalonnement) afin de déployer rapidement un maillage.

Un second axe qui s'articulera autour de programmation annuelle concernant :

- La résorption des discontinuités relatives aux rabattement vers les gares et les collèges/lycées
- La réalisation de 2 à 3 « grands projets »
- Le déploiement du stationnement vélo
- L'animation, la communication et les expérimentations

FINANCEMENT

La définition précise de la politique de financement sera abordée avec le prochain exécutif pour l'ensemble des liaisons.

La recherche de partenariat et de subventions sera systématique afin d'assurer un financement juste et optimisé de ces actions. Les principaux partenaires identifiés sont le Département et les communes. D'autres partenaires comme l'Etat, la Région, les territoires voisins, seront à mobiliser.